



## **SKRIPSI**

# **KESADARAN HUKUM MASYARAKAT TERHADAP KEWAJIBAN MENYALAKAN LAMPU UTAMA DI SIANG HARI PADA KENDARAAN RODA DUA DI KOTA JAMBI**

*Disampaikan Sebagai Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum  
Pada Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi*

Oleh

**FANEZA SAFITRI  
NIM. 1900874201020**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS BATANGHARI  
2022/2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

Nama : Faneza Safitri  
NIM : 1900874201020  
Program Studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Bagian Kekhususan : Hukum Pidana

Judul Skripsi :

**Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu  
Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi**

**Telah disetujui untuk diuji pada Seminar Skripsi Dihadapan Tim Penguji  
Fakultas Hukum Universitas Batanghari**

Jambi, 01 agustus 2023

Menyetujui :

Dosen Pembimbing Pertama



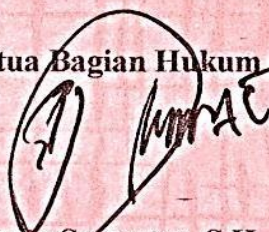
Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum

Dosen Pembimbing Kedua



Ahmad Zulfikar, S.H., M.H

Ketua Bagian Hukum Pidana



Dedy Syaputra, S.H., M.H

**HALAMAN PENGESAHAN**

Nama : Faneza Safitri  
NIM : 1900874201020  
Program Studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Bagian Kekhususan : Hukum Pidana

Judul Skripsi :

Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama  
Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi

Telah Berhasil Dipertahankan Dihadapan Sidang Skripsi Tim Penguji  
Pada Hari Selasa Tanggal 01 Agustus Tahun 2023 Pukul 13.30 WIB  
Ruang Ujian Skripsi Anwar Kartapati  
Fakultas Hukum Universitas Batanghari

Disahkan oleh :

Pembimbing Pertama



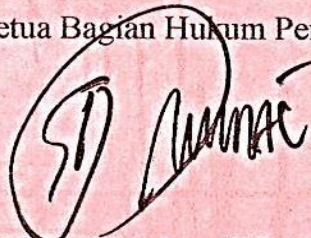
Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum

Pembimbing Kedua



Ahmad Zulfikar, S.H., M.H

Ketua Bagian Hukum Perdata



(Dedy Syaputra, S.H., M.H)

Jambi, 06 September 2023  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Batanghari



(Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum)

**HALAMAN PERSETUJUAN TIM PENGUJI**

Nama : Faneza Safitri  
NIM : 1900874201020  
Program Studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Bagian Kekhususan : Hukum Pidana

**Judul Skripsi :**

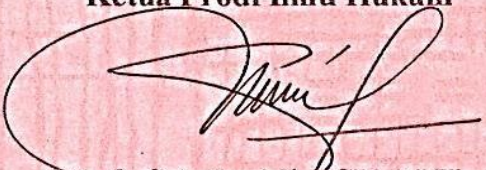
**Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu  
Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi**

**Skripsi ini Telah Diujikan dan Dinyatakan Lulus oleh Tim Penguji  
Pada Hari Selasa Tanggal 01 Agustus Tahun 2023 Pukul 13.30 WIB  
Di Ruang Ujian Skripsi Anwar Kartapati  
Fakultas Hukum Universitas Batanghari**

**TIM PENGUJI**

Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
Dedy Syaputra, S.H., M.H	Ketua	
H. M. Chairul Idrach, S.H., M.H	Penguji Utama	
Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum	Penguji Anggota	
Ahmad Zulfikar, S.H., M.H	Penguji Anggota	

Jambi, 06 September 2023  
Ketua Prodi Ilmu Hukum

  
(Dr. S. Sahabuddin, SH. M.Hum)

## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

N a m a : Faneza Safitri  
NIM : 1900874201020  
Tempat Tanggal Lahir : Jambi, 29 Oktober 2001  
Program Studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Judul Skripsi : Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa :

1. Seluruh data informasi, interpretasi serta pernyataan dalam pembahasan dan kesimpulan dalam skripsi ini, kecuali yang disebutkan sumbernya merupakan hasil pengamatan, penelitian, pengolahan serta pemikiran saya dengan pengarahan dari para pembimbing yang ditetapkan.
2. Skripsi yang saya tulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik, baik di Fakultas Hukum Universitas Batanghari maupun di Fakultas Hukum Perguruan Tinggi lainnya.

Demikian pernyataan keaslian skripsi ini saya nyatakan dengan sebenar-benarnya dan apabila dikemudian hari ditemukan adanya bukti-bukti ketidakbenaran pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademis berupa pembatalan gelar yang saya peroleh berdasarkan perundang-undangan yang berlaku.

Jambi, 06 September 2023  
Mahasiswa yang bersangkutan,



(Faneza Safitri)

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmatnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi penulis ini berjudul **“Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi”** penulisan Skripsi ditulis sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh masukan dan perbaikan Dalam rangka penulisan Skripsi Pada Program Strata Satu (S-1) ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Batanghari Bidang Hukum Pidana.

Penulis menyadari bahwa di dalam penulisan skripsi ini banyak mendapat bantuan dan bimbingan dari semua pihak yang telah memberikan segala bantuan, dorongan dan saran dar awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini. Selanjutnya dengan segala kerendahan hati, penulis juga menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Herri, M.B.A, selaku Pj. Rektor Universitas Batanghari Jambi.
2. Bapak Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum, Dekan Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi dan Dosen Pembimbing Pertama dalam penulisan skripsi.
3. Bapak Dr. S. Sahabuddin S.H., M.Hum, Ketua Prodi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi dan Pembimbing akademik.
4. Bapak Dedy Syaputra, S.H., M.H Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Batanghari.

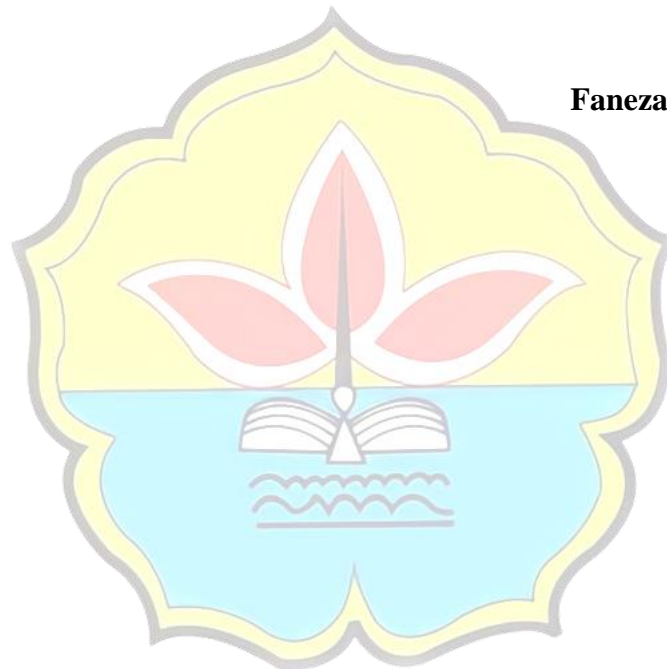
5. Bapak Ahmad Zulfikar, S.H, M.H Dosen Pembimbing Kedua dalam penulisan skripsi.
6. Bapak dan Ibu dosen serta seluruh staf Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis.
7. Teristimewa untuk ayahanda M. Fadli dan Ibunda Neni tercinta yang telah memberikan doa, semangat, motivasi dan dukungan baik moril maupun materil dalam menyelesaikan skripsi.
8. Adinda Fania Safitri adik kandung tercinta yang telah memberikan semangat, motivasi dan dukungan dalam menyelesaikan skripsi.
9. Family Ibunda tercinta Nenek Hj. Maryam dan Ibu Nirmala Dewi, S.H.,M.H, yang juga telah berkontribusi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi.
10. Sahabat terkasih Varuf Iqbal yang telah memberikan semangat dan dukungan menjadi pendengar yang baik kepada penulis dalam penulisan skripsi maupun dalam penelitian dilapangan dan telah menjadi bagian dari kisah perjalanan penulis untuk menyelesaikan skripsi.
11. Sahabat sejati Anisa Kurnianti yang telah menjalin pertemanan bersama penulis dari semester awal sampai semester akhir hingga sampai saat ini yang selalu bersama sama melewati suka maupun duka yang selalu ada dibutuhkan oleh penulis dalam penelitian dan maupun penulisan menyelesaikan skripsi.
12. Teman-teman di Fakultas Hukum angkatan 2019 terutama teman senasib dan seperjuangan di Fakultas Hukum yang selalu mengingatkan untuk segera menyelesaikan penulisan penelitian hukum.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bermanfaat dan membangaun. Semoga Allah selalu melimpahkan Rahmat dan Karunia-Nya kepada kita semua.

Jambi, Juli 2023

Hormat saya

**Faneza Safitri**





## ABSTRAK

Sekarang ini masih banyak pengendara kendaraan roda dua yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari termasuk juga Dalam penelitian ini yaitu masyarakat yang ada di kota Jambi. Padahal telah ada pasal 107 ayat 2 undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum yang mewajibkan setiap kendaraan harus menghidupkan lampu utama di siang hari, Namun pada masyarakat kota Jambi hal ini belum sepenuhnya diterapkan sehingga belum ada kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban untuk menyalakan lampu utama di siang hari. Metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu yuridis empiris dengan menggunakan pendekatan sosiologi hukum sehingga spesifikasi penelitiannya tentang permasalahan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan utama di siang hari pada kendaraan roda dua di kota Jambi. Untuk itu sumber data yang digunakan yaitu penelitian lapangan dan penelitian kepustakaan dengan teknik penarikan sampel yaitu *purpose sampling* yang mana sumber data diperoleh dari 20 orang masyarakat kota Jambi dan satu orang Kasat Lantas Polresta Jambi atau anggota yang mewakilkan sehingga teknik pengumpulan data digunakan wawancara dan studi dokumen serta analisis data yaitu analisis kualitatif. Hasil penelitiannya yaitu kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi adalah masih belum terwujudnya kesadaran hukum masyarakat Kota Jambi akan kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari dan upaya Kepolisian kedepannya untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi adalah upaya preventif berupa sosialisasi melalui media sosial dan penyuluhan kepada masyarakat Kota Jambi dan upaya represif berupa razia.

Kata Kunci : Kesadaran Hukum, Masyarakat, Lampu Utama, Kendaraan, Kota Jambi

## **ABSTRACT**

*Currently there are still many two-wheeled vehicle drivers who do not turn on their main lights during the day, including in this study, the people in the city of Jambi. Even though there is already Article 107 paragraph 2 of Law Number 22 of 2009 concerning traffic and public transportation which requires that every vehicle must turn on its main lights during the day, however, in the people of Jambi city this has not been fully implemented so there is no public awareness of this obligation. to turn on the main lights during the day. The research methodology used in this study is empirical juridical by using a sociology of law approach so that the research specifications are about the problem of public legal awareness of the primary blame obligation during the day on two-wheeled vehicles in the city of Jambi. For this reason, the data sources used were field research and library research with a sampling technique, namely purposive sampling, in which the data source was obtained from 20 people from the people of Jambi city and one Head of the Jambi Police Headquarters or members who represented it so that the data collection technique used interviews and document studies. as well as data analysis, namely qualitative analysis. The results of his research are that people's legal awareness of the obligation to turn on the main lights during the day on two-wheeled vehicles in Jambi City is that there is still no legal awareness of the people of Jambi City about the obligation to turn on the main lights during the day and the Police's efforts in the future to increase public legal awareness of the obligation to turn on the main lights during the day on two-wheeled vehicles in Jambi City are preventive efforts in the form of outreach through social media and outreach to the people of Jambi City and repressive efforts in the form of raids.*

*Keywords: Legal Awareness, Society, Headlights, Vehicles, Jambi City*

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI.....	v

### **BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian dan tujuan Penulisan .....	8
D. Kerangka Konseptual .....	9
E. Landasan Teori .....	11
F. Metode Penelitian .....	14
G. Sistematika Penulisan .....	20

### **BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG KENDARAAN BERMOTOR DAN PENGATURAN PENGGUNAAN DIJALAN RAYA (LALU LINTAS)**

A. Pengertian Kendaraan Bermotor .....	22
B. Jenis-Jenis Sepeda Motor .....	34
C. Pengaturan Tentang Sepeda Motor .....	38

### **BAB III TINJAUAN KESADARAN HUKUM**

	A. Pengertian Kesadaran Hukum .....	44
	B. Konsep Kesadaran Hukum .....	51
	C. Penyebab Masyarakat Melanggar Hukum .....	53
	D. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum .....	57
<b>BAB IV</b>	<b>KESADARAN HUKUM MASYARAKAT</b>	
	<b>TERHADAP KEWAJIBAN MENYALAKAN LAMPU</b>	
	<b>UTAMA DI SIANG HARI PADA KENDARAAN</b>	
	<b>RODA DUA DI KOTA JAMBI</b>	
	A. Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi .....	61
	B. Upaya Kepolisian Kedepannya Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi .....	74
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
	A. Kesimpulan .....	79
	B. Saran .....	80

**DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang baik dalam bidang ekonomi, sosial dan industri di dunia. Sebagai salah satu negara yang berkembang dan ingin maju tentunya Indonesia berusaha menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang. Hal ini sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di era globalisasi yang serba modern pada saat ini. Salah satu produk modern yang banyak di Indonesia adalah sepeda motor roda dua. Angka kepemilikan pengguna sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik dalam masyarakat, ditambah tingkat emosional masyarakat. Terutama terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua.

Pada Tahun 2009 POLRI mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) yang kemudian di sahkan Presiden pada Tanggal 22 Juni 2009. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor khususnya pengendara sepeda motor latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya pelanggaran lalu lintas

seperti kecelakaan yang disetiap harinya serta khususnya kurangnya kesadaran masyarakat untuk berkendara secara bijak dan tanggung jawab.<sup>1</sup>

Menurut Beni Ahmad Saebeni, kesadaran hukum adalah keadaan ikhlas yang muncul dari hati nurani dalam mengakui dan mengamalkan sesuatu sesuai dengan tuntunan yang terdapat di dalamnya, yang muncul dari hati nurani dan jiwa yang terdalam dari manusia sebagai individu atau masyarakat melaksanakan pesan-pesan yang terdapat dalam hukum.<sup>2</sup>

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Dari sekian banyak ketentuan yang ada, salah satu pasal yang mendapatkan respon beragam dan menjadi perdebatan di masyarakat dalam Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa :

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

Hal ini berdasarkan ketentuan pidana jika tidak menyalakan lampu utama bagi pengendara sepeda motor pada siang hari maka pengendara sepeda motor tersebut akan dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas

---

<sup>1</sup> Abdulsyani, *Sosiologi Skematika, Teori, Dan Terapan*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 2002, halaman 43.

<sup>2</sup> Beni Ahmad Saebeni, *Sosiologi Hukum*, Pustaka Setia, Bandung, 2006, halaman 167.

Dan Angkutan Jalan. Adapun isi dari Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut yaitu setiap orang yang mengemudikan sepeda motor roda dua di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 (2) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, kecuali motor listrik dan mesin jenis lain. Dengan di berlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan khususnya Pasal 107 Ayat (2) adalah untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengendara sepeda motor, namun pada kenyataannya masyarakat Kota Jambi sebagai pengguna sepeda motor masih saja tidak menggunakan lampu utama pada siang hari. Melihat kondisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pemberlakuan Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terkait dengan menyalakan lampu utama pada siang hari mengundang kontroversi dikalangan masyarakat Kota Jambi. Ada masyarakat Kota Jambi yang setuju terhadap kebijakan pengendara sepeda motor menghidupkan lampu di siang hari dan ada juga masyarakat Kota Jambi yang tidak setuju terhadap kebijakan pemerintah yang mewajibkan pengendara sepeda motor

menghidupkan lampu di siang hari sesuai dengan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>3</sup>

Salah satu peraturan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 Ayat (2). Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Tujuan utama dari Pasal 107 Ayat (2) adalah untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini. Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi.<sup>4</sup>

Menyalakan lampu sepeda motor pada siang hari saat berada di jalan raya akan sangat efektif bagi para pengguna jalan sehingga mereka akan mudah mendeteksi keberadaan objek yang bergerak lalu lalang. Karena alasan keselamatan maka penggunaan lampu pada siang hari adalah bagian strategi antisipasi sebuah kecelakaan yang tidak diinginkan.<sup>5</sup>

Dengan pertimbangan tersebut di negara-negara maju seperti Amerika Serikat, Inggris, Australia dan Jepang, lampu besar kendaraan bermotor

---

<sup>3</sup>Slamet Santoso, *Teori-Teori Psikologi Sosial*, Aditama, Surabaya, 2010, halaman 67.

<sup>4</sup>Soekanto Soerdjono, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, halaman 26.

<sup>5</sup>Soekanto Soerdjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2006, halaman 221.



(sepeda motor, mobil, bus dan *truck*) secara otomatis menyala ketika kunci “on” dan mesin belum dihidupkan. Aspek keselamatan harus dikedepankan tentunya tidak akan terlalu mempermasalahkan nyala lampu. Dari sisi teknologi, sekarang ini sepeda motor sudah mampu mengatasi kendala nyala lampu yang dikhawatirkan akan menurunkan umur bohlam atau bahkan umur mika lampu akibat panas yang timbul. Menyalakan lampu bukan sekedar hanya untuk mematuhi peraturan lalu lintas semata, melainkan menjadi salah satu faktor keselamatan yang wajib dilakukan bagi semua pengendara sepeda motor.<sup>6</sup>

Menyalakan lampu motor di siang hari merupakan hal yang penting karena jika siang hari menyalakan lampu. Hasil survei mengungkap ketika kita berkendara dari arah yang berlawanan ada sinar yang datang, pupil mata akan tertarik (mengikuti atau tertuju ke arah cahaya). Efeknya, pengemudi menjadi lebih peduli dan perhatian pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas jalan.<sup>7</sup>

Walaupun begitu penting dari segi tujuan Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut masih banyak para pengendara sepeda motor di kota Jambi yang kurang/tidak mengerti. Kewajiban untuk menghidupkan lampu kendaraan di siang hari menuai pro dan kontra dari masyarakat pengguna kendaraan

---

<sup>6</sup>Otje Salman, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*, Alumni, Bandung, 2006, halaman 112.

<sup>7</sup><https://news.okezone.com>. Diakses tanggal 8 Februari 2023.

bermotor. Karena dinilai tidak efektif untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dan parahnya petugas sendiri sering tidak mengindahkan kewajiban tersebut. Melihat kondisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terkait dengan menyalakan lampu utama pada siang hari, mengundang kontroversi di kalangan masyarakat kota Jambi. Hal ini tentunya tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

Berdasarkan observasi awal atau pengamatan awal yang dilakukan oleh peneliti dengan melihat langsung kondisi di lapangan di 2 titik yang pertama yaitu pada titik 1 (pertigaan lampu merah simpang mayang) jumlah yang telah diamati oleh peneliti terdapat 35 pengendara sepeda motor yang sedang berkendara dari titik simpang 3 simpang mayang kota jambi dari arah tugu juang menuju arah nusa indah, yang rinciannya yaitu 20 pengendara yang tidak menyalakan lampu (yang melanggar peraturan) di siang hari dan 15 pengendara yang menyalakan lampu (patuh peraturan). Berdasarkan observasi langsung terhadap peneliti memperoleh gambaran langsung berhubungan dengan yang patuh peraturan jika di persentasekan ada 57% persen masyarakat yang melanggar peraturan dan ada 43% persen masyarakat yang patuh peraturan di lokasi yang di observasi oleh peneliti di titik 1.

Sedangkan di lokasi titik yg ke 2 yang peneliti amati di ( pertigaan lampu merah simpang Masjid Nurdin Hamzah Sipin) jumlah yang telah diamati oleh peneliti terdapat 29 pengendara sepeda motor yang sedang berkendara ada sejumlah 13 yang (patuh peraturan) dan masih ada sejumlah 16 pengendara

yang (melanggar peraturan). Jika dipersentasekan ada 55% maka dari yang peneliti amati masyarakat masih ada yang belum sadarnya pengaturan yang ada bahkan lebih banyak yang melanggar peraturan.

Tanpa memiliki kesadaran hukum yang tinggi, masyarakat Kota Jambi yang melanggar belum tentu mereka melanggar hukum. Hal tersebut bisa jadi karena kurangnya pengetahuan dan pemahaman masyarakat Kota Jambi tentang kesadaran hukum dan peraturan yang berlaku dalam hukum itu sendiri. Oleh sebab itu, kesadaran dengan adanya peraturan akan hukum harus ditanamkan sedini mungkin agar masyarakat mengetahui dan dapat memahaminya berdasarkan Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut membahayakan keselamatan pentingnya dilakukan penelitian tentang kesadaran hukum masyarakat tentu saja hal ini memerlukan perhatian yang serius, karena kesadaran hukum menempati posisi sangat penting dalam hukum. Tanpa kepatuhan mentaati hukum maka hukum menjadi tidak berarti adanya sehingga hal ini mendorong penulis untuk membuat skripsi yang berjudul **“Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi”**.

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka penulis akan membatasi permasalahan yang akan di bahas dalam skripsi ini, sebagai berikut:

1. Bagaimana kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi?
2. Apa saja upaya kepolisian kedepannya untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi?

### **C. Tujuan Penelitian dan Penulisan**

#### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi.
- b. Untuk menjelaskan upaya kepolisian kedepannya untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi.

#### **2. Tujuan Penulisan**

- a. Untuk memenuhi sebagian persyaratan dalam rangka penyelesaian studi guna memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi.

- b. Untuk memperluas wawasan penulis dalam bidang disiplin Ilmu Hukum Pidana pada umumnya dan khususnya masalah kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi.
- c. Untuk memperkaya bahan literatur kepustakaan Hukum Universitas Batanghari Jambi dan sumbangan pemikiran terhadap siapa saja yang membutuhkan informasi dari hasil penulisan ini yang dapat dipergunakan untuk mewujudkan kesadaran hukum yang lebih baik di masa yang akan datang.

#### **D. Kerangka Konseptual**

Kerangka konseptual ini bertujuan untuk menjelaskan judul skripsi tersebut. Jadi, dalam kerangka konseptual ini penulis menjelaskan satu persatu judul skripsi. Adapun batasan istilah yang digunakan oleh penulis dalam penelitiannya diuraikan yaitu sebagai berikut :

##### **1. Kesadaran Hukum**

Kesadaran hukum merupakan kesadaran yang terdapat dalam diri manusia terhadap hukum yang ada, yaitu yang akan dimanifestasikan dalam bentuk kepatuhan dan ketidak patuhan terhadap hukum. Melalui proses kejiwaan, manusia membedakan perilaku mana yang harus dilakukan dan yang tidak boleh dilakukan.

Jadi, istilah kesadaran hukum digunakan oleh para ilmuwan sosial untuk mengacu ke cara-cara dimana orang memaknakan hukum dan

institusi-institusio hukum, yaitu pemahaman pemahaman yang memberikan makna kepada pengalaman dan tindakan orang-orang.<sup>8</sup>

## **2. Masyarakat**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, masyarakat adalah seluruh pihak, baik warga negara maupun penduduk sebagai orang perseorangan, kelompok, maupun badan hukum yang berkedudukan sebagai penerima manfaat pelayanan publik, baik secara langsung maupun tidak langsung.

## **3. Kewajiban**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kewajiban adalah (sesuatu) yang diwajibkan atau sesuatu yang harus dilaksanakan atau keharusan. Menurut pengertian kewajiban dari KBBI, maka bisa dibilang kalau kewajiban merupakan suatu tugas atau pekerjaan yang harus dikerjakan dan diselesaikan dengan baik.

## **4. Menyalakan Lampu Utama**

Lampu utama atau biasa yang lebih sering disebut headlamp pada sepeda motor, merupakan komponen sepeda motor. Fungsinya adalah untuk melepaskan cahaya yang berasal dari lampu pijar untuk memberikan penerangan/cahaya yang cukup pada arah yang kita inginkan. Selain sebagai penerang jalan saat berkendara di malam hari, headlamp juga digunakan sebagai lampu isyarat pada siang hari.<sup>9</sup>

## **5. Siang Hari**

---

<sup>8</sup>Soesanto, *Kriminologi*, Genta Publisher, Yogyakarta, 2011, halaman 7.

<sup>9</sup>Ronny Prasetya, *Pembobolan Atm : Tinjauan Hukum Perlindungan Nasabah Korban Kejahatan Perbankan*, PT. Prestasi Pustakaraya, Jakarta, 2010, halaman 12.

Siang hari adalah bagian hari yang terang (yaitu dari matahari terbit sampai terbenam)

## **6. Kendaraan Roda Dua**

Berdasarkan Pasal 1 Angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Pada Pasal 1 Angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi berisikan bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.

## **7. Kota Jambi**

Jambi adalah sebuah kota di Pulau Sumatra Indonesia sekaligus merupakan ibu kota dari provinsi Jambi.

## **E. Landasan Teoritis**

Landasan teori merupakan penggunaan teori-teori yang menjadi dasar analisis setiap permasalahan. Oleh karena itu penulis menganalisis karya ilmiahnya dengan menggunakan teori kesadaran hukum. Kesadaran hukum berarti kesadaran tentang apa yang seyogyannya kita lakukan atau perbuatan atau yang seyogyannya tidak kita lakukan atau perbuat terutama terhadap

orang lain. Ini berarti kesadaran akan kewajiban kita masing-masing terhadap orang lain.<sup>10</sup>

Kesadaran hukum pada masyarakat bukanlah merupakan proses yang sekali jadi, melainkan merupakan suatu indikator atau rangkaian proses yang terjadi tahap demi tahap sebagai berikut :<sup>11</sup>

1. Tahap pengetahuan hukum

Dalam hal ini, dijelaskan bahwa kesadaran hukum merupakan pengetahuan seseorang berkenaan dengan perilaku tertentu yang diatur oleh hukum tertulis, yakni tentang apa yang dilarang atau apa yang dibolehkan.

2. Tahap pemahaman hukum.

Dalam hal ini, dijelaskan bahwa kesadaran hukum ditentukan oleh sejumlah informasi yang dimiliki seseorang mengenai substansi dari aturan hukum, yakni mengenai substansi, tujuan, dan manfaat dari peraturan tersebut.

3. Tahap sikap hukum (*legal attitude*)

Dalam hal ini, dijelaskan bahwa kesadaran hukum merupakan suatu kecenderungan untuk menerima atau menolak hukum karena adanya penghargaan atau pemahaman bahwa hukum tersebut bermanfaat atau tidak bermanfaat bagi kehidupan manusia. Dalam hal ini sudah ada elemen apresiasi terhadap aturan hukum.

---

<sup>10</sup>Sudikno Mertokusumo, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*, Liberty, Yogyakarta, 1981, halaman 3.

<sup>11</sup>Munir Fuady, *Sosiologi Hukum Kontemporer, Interaksi Kekuasaan, Hukum dan Masyarakat*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, halaman 80.



#### 4. Tahap Pola Perilaku Hukum

Dalam hal ini, dijelaskan bahwa kesadaran hukum diukur dengan berlaku efektif atau tidaknya suatu aturan hukum dalam masyarakat. Jika berlaku efektif suatu aturan hukum, sejauh mana berlakunya dan sejauh mana masyarakat mematuhi.

Peranan kesadaran hukum masyarakat sangatlah penting guna mencapai kepatuhan agar tujuan hukum itu sendiri dapat tercapai. Masyarakat senantiasa memiliki perbedaan antara pola-pola perilaku atau tata kelakuan yang berlaku di masyarakat dengan pola-pola perilaku yang dikehendaki oleh norma-norma (kaidah) hukum. Ini berpotensi menimbulkan suatu masalah berupa adanya kesenjangan sosial pada waktu tertentu yang cenderung memicu terjadi konflik dan ketegangan-ketegangan sosial (*social strain*) yang dapat mengganggu proses perubahan masyarakat kearah yang dikehendaki. Keadaan yang seperti ini terjadi karena disaat hukum yang diciptakan telah ideal untuk dijadikan pedoman dalam bertindak, namun masyarakat tidak memiliki kesadaran hukum, sehingga tidak ada ketaatan. Kesadaran hukum masyarakat penting untuk ditanamkan dan dibangun supaya masyarakat menjadi lebih patuh terhadap hukum, baik tertulis maupun yang tumbuh dan berkembang di masyarakat dan keberadaannya pun diakui oleh masyarakat.<sup>12</sup>

Tidak bisa dipungkiri bahwa kesadaran hukum adalah konsep abstrak yang terletak di dalam diri masing-masing orang. Kesadaran hukum selalu dikaitkan dengan indeks ketaatan terhadap hukum, pembentukan hukum, dan

---

<sup>12</sup>Ellya Rosana, Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat, *Jurnal TAPIS*, Vol.10, No.1, 2014, halaman 2.

efektivitas hukum. Kesadaran hukum dapat pula dimaknai sebagai kesadaran akan nilai-nilai yang terdapat dalam diri manusia tentang hukum yang ada.

Kesadaran hukum menimbulkan kepatuhan hukum. Hal pembeda antara kesadaran dan kepatuhan hukum yaitu kesadaran hukum merupakan kesadaran diri tanpa adanya tekanan, paksaan, atau perintah untuk tunduk pada hukum yang berlaku, sedangkan kepatuhan hukum ada rasa takut akan sanksi yang diberikan. Dengan berjalannya kesadaran hukum masyarakat maka akan berkurang penjatuhan sanksi. Sanksi hukum sebagaimana dimaksudkan hanya bagi yang benar-benar terbukti melanggar hukum. Hukum berisi perintah dan larangan, maka ia memberitahukan mana perbuatan yang salah ada ancaman sanksi hukum. Terhadap perbuatan yang bertentangan dengan hukum maka harus dianggap melanggar hukum dan mendapat ancaman hukuman.<sup>13</sup>

## **F. Metodologi Penelitian**

Agar dapat terlaksananya penulisan skripsi ini di perlukan metodologi penelitian yang logis dan sistematis, sesuai dengan topik yang telah penulis uraikan diatas dan mengandung kebenaran yang obyektif untuk memenuhi syarat sebagai karya ilmiah, maka penulis menggunakan metode sebagai berikut :

### **1. Tipe Penelitian**

---

<sup>13</sup>*Ibid.*, halaman 3.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan tipe penelitian Yuridis empiris. Penelitian hukum empiris yaitu dengan cara meneliti dan melihat penerapannya dilapangan. Menurut soerjono soekanto dan Sri mamuji tipe penelitian hukum sosiologis atau empiris adalah penelitian hukum yang di lakukan dengan cara meneliti data primer. Data Primer merupakan data yang berasal dari masyarakat atau orang yang terlibat secara langsung terhadap masalah yang diteliti.<sup>14</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut, maka tipe penelitian ini dilakukan dengan cara mengkaji tentang kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi.

## 2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan *Yuridis Empiris* yaitu suatu penelitian hukum yang berfokus pada perilaku (*behavior*) yang berkembang dalam masyarakat atau bekerjanya hukum dalam masyarakat. Jadi hukum dikonsepsikan sebagai perilaku nyata (*actual behavior*) yang meliputi perbuatan dan akibatnya dalam hubungan hidup bermasyarakat. Oleh karena itu yang digunakan dalam penelitian hukum empiris dalam penelitian ini menggunakan pendekatan sosiologi hukum.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup>H. Slim HS dan Erlies Septiana Nurbaini, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, halaman 20

<sup>15</sup>*Ibid.*, halaman 25.

Dengan pendekatan sosiologi hukum, maka peneliti mengkaji terlebih dahulu Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terkait dengan sanksi pidana terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama sepeda motornya di siang hari kemudian mencoba menelaah sejauh mana Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut diterapkan dalam masyarakat Kota Jambi terkait dengan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi.

### **3. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian yang dipakai ialah menggunakan metode penelitian deskriptif (*descriptive research*) adalah penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu, atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lain dalam masyarakat. Metode penelitian deskriptif digunakan untuk memecahkan atau menjawab permasalahan yang sedang dihadapi pada situasi sekarang yaitu di dalam penelitian ini analisis tidak keluar dari lingkup sampel, untuk memberikan gambaran secara objektif tentang keadaan sebenarnya dari objek yang diteliti yaitu tentang Kesadaran Hukum Masyarakat

Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi.<sup>16</sup>

#### 4. Sumber Data

Penelitian tentang Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi. Sebagaimana dijelaskan di atas merupakan penelitian yuridis empiris adalah data primer dan data sekunder. Dalam mendapatkan data yang diperlukan si penulis melakukan penelitian dengan 2 macam cara yaitu :

##### a. Penelitian Lapangan

Jenis data yang di pergunakan di dalam penelitian ini penelitian lapangan atau studi lapangan. Data primer adalah data yang di peroleh langsung dari peneliti kepada masyarakat baik yang dilakukan melalui wawancara dan tau observasi tanpa ada nya perantara. Data primer diperoleh peneliti sendiri secara mentah mentah dari sejumlah masyarakat dan masih memerlukan analisa lebih lanjut.<sup>17</sup>

Dengan demikian penelitian lapangan ini dilakukan langsung di lapangan melalui responden yang telah ditentukan terlebih dahulu berdasarkan permasalahan penelitian. Penelitian lapangan yang

---

<sup>16</sup>Ishaq, *Metode Penelitian Hukum Dan Penulisan Skripsi, Tesis Serta Disertasi*, CV. Alfabeta, Bandung, 2020, halaman 20.

<sup>17</sup>H. Mukhtar, *Bimbingan Skripsi, Tesis Dan Artikel Ilmiah : Panduan Berbasis Penelitian Kualitatif Lapangan Dan Perpustakaan*, Gaung Persada Press, Jakarta, 2007, halaman 85.

dilakukan untuk mendapatkan data primer yang akan digunakan di dalam pembahasan skripsi ini pada bab IV.

b. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian ini dimaksudkan data sekunder adalah data yang diperoleh dengan melakukan studi kepustakaan yaitu melakukan serangkaian kegiatan membaca, mengutip, mencatat buku-buku menelaah perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Data sekunder biasanya digunakan untuk melengkapi data primer dapat dikatakan sebagai data praktik yang ada secara langsung dalam praktik di lapangan karena penerapan suatu teori memperoleh data.<sup>18</sup>

Dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mempelajari buku-buku karangan para ahli, peraturan perundang-undangan dan dokumen dokumen yang ada hubungannya pokok bahasan dalam skripsi ini. Hasil dari mempelajari buku-buku dan lainnya itu diambil pokok pentingnya sebagai data sekunder yang berguna dalam merumuskan dan menyusun teori dalam skripsi ini.

## 5. Teknik Penarikan Sempel

Teknik penarikan sampel yang digunakan dalam skripsi ini yaitu secara *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah penarikan sampel dilakukan berdasarkan tujuan tertentu yaitu sampel dipilih atau ditentukan oleh peneliti yang mana pemilihan sampel didasarkan

---

<sup>18</sup>*Ibid*, halaman 85-86.

pertimbangan bahwa sampel telah memenuhi kriteria dan sifat-sifat atau karakteristik tertentu yang merupakan ciri utama populasinya.<sup>19</sup>

Suatu teknik penentuan sampel dengan cara menentukan kriteria atau persoalan terlebih dahulu yakni yang dianggap mengetahui persoalan yang diteliti khususnya Teknik penentuan sample yang digunakan dalam skripsi ini sample dipilih dan ditentukan berdasarkan kriteria yang ditetapkan berdasarkan pertimbangan bahwa sumber data yang diperoleh berkaitan dengan materi yang diteliti yaitu :

- a. 20 orang masyarakat Kota Jambi.
- b. 1 orang Kasatlantas Polresta Jambi atau anggota yang mewakilkan.

## **6. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data responden, penulis melakukan wawancara langsung dengan responden. Sebelum penulis melakukan wawancara dengan para responden maka terlebih dahulu penulis mempersiapkan pokok-pokok pertanyaan yang akan disampaikan dengan beberapa pertanyaan yang sesuai dengan situasi ketika wawancara.

- a. Wawancara

Teknik pengumpulan data primer di lapangan dilakukan dengan cara wawancara. Wawancara pada penelitian kualitatif merupakan pembicaraan yang mempunyai tujuan dan didahului beberapa pertanyaan informal.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, 2016, halaman 198.

<sup>20</sup> Imami Nur Rachmawati, Pengumpulan Data Dalam Penelitian Kualitatif : Wawancara, *Jurnal Keperawatan Indonesia, Volume 11, No.1*, 2007, halaman 34.

## b. Studi Dokumen

studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar, hasil karya, maupun elektronik.<sup>21</sup> Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis (diurai), dibandingkan dan dipadukan (sintesis) membentuk satu hasil kajian yang sistematis, terpadu dan utuh.<sup>22</sup>

## 7. Analisis Data

Data kualitatif pada umumnya adalah data yang berupa bukan angka, akan tetapi merupakan suatu kalimat-kalimat, catatan foto, rekaman suara dan gambar.<sup>23</sup> Dalam menganalisa data, metode yang dipergunakan adalah analisa secara kualitatif yaitu dengan cara mengumpulkan data berdasarkan jawaban dari responden yang berkaitan dengan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi kemudian jawaban tersebut disajikan dalam bentuk uraian deskriptif.

## G. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas dan terarah mengenai isi atau uraian dalam skripsi ini, maka penulis ini menyusun suatu sistematika penulisan yaitu sebagai berikut :

---

<sup>21</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabet, Bandung, 2007, halaman 329.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Masri Singarimbun dan Sofian Effendi, *Metodelogi Penelitian Sosial*, Bumi Aksars, Jakarta, 1966, halaman 152.



Bab pertama pendahuluan dalam bab ini diuraikan atas tujuh sub bab, yaitu sub bab latar belakang, sub bab perumusan masalah, sub bab tujuan dan manfaat penulisan, sub bab kerangka konseptual, sub bab landasan teori, sub bab metode penelitian dan sub bab sistematika penulisan.

Bab kedua memuat tinjauan umum tentang kendaraan bermotor dan pengaturan penggunaan di jalan raya (lalu lintas), dalam bab ini diuraikan atas tiga sub bab, yaitu sub bab pengertian kendaraan bermotor, sub bab jenis-jenis sepeda motor dan sub bab pengaturan tentang sepeda motor.

Bab ketiga berisikan tentang tinjauan kesadaran hukum, dalam bab ini diuraikan atas empat sub bab, yaitu sub bab pengertian kesadaran hukum, sub bab konsep kesadaran hukum, sub bab penyebab masyarakat melanggar hukum, sub bab faktor yang mempengaruhi penegakan hukum.

Bab keempat berisikan pembahasan dalam bab ini diuraikan atas dua sub bab, yaitu sub bab kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi dan sub bab upaya kepolisian kedepannya untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi.

Bab kelima Penutup dari skripsi ini yang berisikan sub bab kesimpulan dan sub bab saran yang berhubungan dengan pembahasan dalam penelitian dan penulisan skripsi ini.

## BAB II

### TINJAUAN UMUM TENTANG KENDARAAN BERMOTOR DAN PENGATURAN PENGGUNAAN DIJALAN RAYA (LALU LINTAS)

#### A. Pengertian Kendaraan Bermotor

Dalam Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kemudian Samuel Yohenson Yoce Matthews Dan I Nengah Suharta, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mesin dan penyelenggaraanya berada di jalanan umum.<sup>24</sup> Sedangkan Prio Luhuring Pambudi dan Puji Astuti kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang memiliki mesin, baik berupa motor, mobil, truk dan sebagainya.<sup>25</sup> Dalam hal ini kendaraan bermotor yang dimaksud adalah motor atau biasa disebut sepeda motor.

Dalam Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-

---

<sup>24</sup>Samuel Yohenson Yoce Matthews Dan I Nengah Suharta, Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor Di Indonesia, *Jurnal Kerta Semaya*, Vol. 8, No. 5, 2020, halaman 709.

<sup>25</sup> Prio Luhuring Pambudi dan Puji Astuti, Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, *Novum : Jurnal Hukum*, Vol. 8, No. 3, 2021, halaman 9.

rumah. Selain itu juga, menurut Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap sepeda motor sebagai sarana transportasi semakin diminati masyarakat baik di perkotaan maupun di pedesaan.<sup>26</sup>

Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah, terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan penggunaan bahan bakarnya, serta biaya operasionalnya cukup hemat.<sup>27</sup> Tidak hanya itu saja, Sepeda motor memiliki karakteristik sendiri karena keluwesan dan harga yang terjangkau sehingga menjadi.<sup>28</sup> Namun, ada beberapa kelemahan penggunaan sepeda motor meliputi :<sup>29</sup>

- a) Pengemudi sepeda motor harus melengkapi dirinya dengan pengaman pelengkap seperti helm, jaket pelindung, sepatu, sarung tangan dan lain sebagainya. Kestabilan gerakan, sepeda motor hanya ditopang oleh dua roda sehingga keseimbangan gerakan tergantung pada kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan. Kalau dalam mengemudi kurang hati-hati maka sangat mudah tergelincir ataupun terjadi kecelakaan.
- b) Kemampuan sepeda motor untuk bergerak dengan kecepatan tinggi dapat menyebabkan terjadinya dampak yang lebih besar jika sepeda motor tersebut mengalami benturan.

---

<sup>26</sup>Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, Gagasan Pengaturan Pengendalian Sepeda Motor Dalam Sistem Transportasi Nasional, *Lex Journalica Volume 10 Nomor 1*, 2013, halaman 9.

<sup>27</sup> <https://www.kompas.com/skola/read/2023/04/14/170000769/sepeda-motor--pengertian-dan-jenisnya>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

<sup>28</sup>Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, *Op.Cit*, halaman 9.

<sup>29</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008, halaman 72.

- c) Sepeda motor tidak di rancang untuk melindungi penggunanya (*unprotected rider*), tidak dilengkapi penutup untuk melindungi pengemudinya, sehingga pengemudi sepeda motor harus melengkapi dirinya dengan pengaman pelengkap seperti helm, jaket pelindung, sepatu, sarung tangan dan lain sebagainya.

Dalam mengendarai sepeda motor diperlukan alat pelindung yang harus di kenakan para pengguna sepeda motor, yaitu terdiri dari :<sup>30</sup>

#### 1. Helm

Helm merupakan komponen terpenting bagi pengendara sepeda motor. Penggunaan helm secara signifikan mengurangi angka kecelakaan yang menyebabkan kematian sekitar 40% pada pengguna sepeda motor ketika mengalami kecelakaan.

Jenis helm yang dapat melindungi kepala pengendara sepeda motor dapat digolongkan menjadi tiga jenis, yaitu :<sup>31</sup>

- a. Helm yang menutupi keseluruhan wajah (*full face*), helm ini merupakan helm yang memenuhi standar keselamatan bagi pengendara sepeda motor karena memberikan keselamatan tertinggi.
- b. Helm  $\frac{3}{4}$  (*three-quarter open face*), bentuk helm ini hampir sama dengan helm *full face*, namun perlindungan yang diberikan lebih kecil karena dagu pengendara tidak terlindung dengan sempurna atau masih sedikit terbuka.

---

<sup>30</sup>Adib Bahari, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta, 2010, halaman 28.

<sup>31</sup>*Ibid.*

c. Helm jenis topi (*half face*), merupakan helm setengah terbuka atau disebut dengan istilah helm batok. Karena hanya menutupi sebagian kepala sehingga perlindungan yang diberikan tidak maksimal jika terjadi kecelakaan. Kemungkinan terjadinya cedera kepala yang serius sangat besar dialami oleh pengguna helm ini.

## 2. Sarung Tangan

Selain berfungsi sebagai pelindung tangan dan jari pada saat terik matahari dan hujan, sarung tangan juga berfungsi sebagai peredam residko cedera pada saat terjadi kecelakaan. Karena baik disadari atau tidak biasanya saat terjadi kecelakaan, telapak tangan merupakan organ tubuh yang menyentuh aspal dan menahan tubuh pertama kali.

Sarung tangan yang dianjurkan yaitu sarung tangan yang terbuat dari bahan yang kuat sehingga mencegah terjadinya cedera tangan dan pergelangan tangan pada saat kecelakaan terjadi. Selain itu, juga dianjurkan yang memiliki penahan benturan atau protector di ujung kepal dan buku-buku bagian luar jari.

## 3. Jaket

Jaket dikenakan untuk mencegah terjadinya cedera terutama pada permukaan tubuh bagian atas. Jaket yang tebal juga berfungsi untuk menahan benturan pada lima titik bagian tubuh, yaitu dua titik di pundak, dua titik di siku tangan, satu titik di punggung. Pemasangan *protector* di pundak, punggung, siku dan sepanjang tulang tangan sangat baik untuk

meredam benturan yang terjadi saat kecelakaan sehingga cedera dapat dicegah atau dikurangi.

Sebaiknya jaket yang digunakan terbuat dari bahan yang kuat namun ringan, seperti nylon, gore-tex, dan cordura yang tahan gesekan dan air. Warna jaket yang dikenakan saat berkendara sebaiknya warna cerah, agar mudah terlihat oleh pengendara lain. Selain itu jaket yang dipilih sebaiknya menyerap keringan dan tidak tembus air hujan.

#### 4. Celana Panjang

Penggunaan celana panjang bertujuan untuk mengurangi cedera pada lutut dan panggul. Penggunaan celana panjang yang dilapisi dengan penahan benturan di kedua titik area lutut sangat berguna untuk mencegah cedera di area tersebut. Untuk celana touring buatan pabrik, biasanya sudah dipasangkan beberapa pelindung tubuh.

Antara lain di daerah belakang untuk melindungi tulang ekor, pinggul samping, lutut, dan tulang kering. Celana yang digunakan sebaiknya yang berbahan tebal, seperti jeans, soft canvas, gore-tex, cordura maupun kulit. Hal ini di karenakan bahan tersebut memiliki dayan tahan gesekan yang baik. Namun kekurangannya adalah tidak terlalu nyaman di pakai saat matahari sedang terik, hal ini biasanya disiasati dengan memasang lapisan dari bahan katun di sisi dalam agar dapat menyerap keringat dan terasa nyaman di pakai.

## 5. Sepatu

Penggunaan sepatu yang dianjurkan adalah tertutup rapat dan memiliki tinggi di atas mata kaki. Penggunaan sepatu ini berfungsi untuk mengurangi dampak yang diterima apabila terjatuh atau melindungi kaki jika terlindas ban mobil pada saat sepeda motor berhenti. Pilihan sepatu yang benar untuk berkendara motor tidak hanya nyaman di pakai, tapi yang terpenting adalah lunaknya bahan sepatu pada bagian sendi engkel bagian depan. Hal ini dimaksudkan pada saat melakukan pengereman mendadak, kaki langsung menyalurkan tenaga ke tuas rem secara baik dan tidak tertahan oleh sepatu yang keras. (pengereman yang dimaksud adalah pengereman pada motor bertansmisi, bukan sepeda motor *matic*).

## 6. Rompi

Sebaiknya terbuat dari bahan yang *retroreflective* dan warna yang mudah terlihat oleh pengguna jalan lain. Sehingga menambah keamanan dalam berkendara motor di jalan raya.

Sepeda motor memiliki suku cadang dan sebagian besar sepeda motor memiliki 2 roda. Suku Cadang sepeda motor dapat dijelaskan sebagai berikut:<sup>32</sup>

### 1. Brakes

Rem sepeda motor terbagi dalam dua jenis, drum atau disc. Sepeda motor dengan kapasitas di atas 500cc dapat dilengkapi dengan sistem anti penguncian rem (ABS).

---

<sup>32</sup>Bambang Sumarno, *Macam Suku Cadang Kendaraan Bermotor*, OTO Indonesia, Jakarta, 2002, halaman 40-44.

2. *Carburator*

Karburator berguna untuk memadukan udara dan bahan bakar yang diperlukan untuk pembakaran yang berlangsung di dalam mesin.

3. *Chain*

Rantai menghubungkan transmisi ke roda belakang dan mengubah tenaga dari mesin ke dalam gerakan.

4. *Chassis (frame, suspension, front fork)*

Ini merupakan frame yang memegang/menyanggah bagian-bagian sepeda motor.

5. *Engine*

Fungsi dari mesin sepeda motor adalah mengubah gerak reciprocating dari piston menjadi gerak putar.

6. *Exhaust*

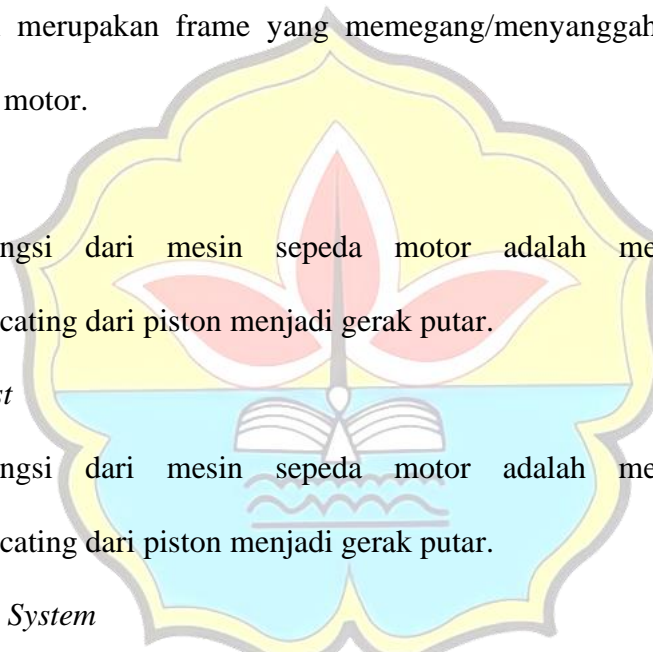
Fungsi dari mesin sepeda motor adalah mengubah gerak reciprocating dari piston menjadi gerak putar.

7. *Engine System*

Sistem knalpot sepeda motor melepaskan gas limbah yang dihasilkan oleh mesin melalui pipa ekor dan di luar bagian belakang sepeda motor. Bisa dikustomisasi untuk membuat tampilan sepeda motor dan suara tidak berisik.

8. *Kickstand*

Digunakan untuk menjaga sepeda dari terjatuh ketika pengendara tidak duduk di sepeda motor.





9. *Lamp*

Lampu kepala sepeda motor yang terletak di depan sepeda motor di bawah setang.

10. *Mirror*

Ada dua cermin di kedua sisi setang untuk memudahkan pengendara untuk melihat apa yang terjadi di balik dan di kedua sisi sepeda motor.

11. *Speedometer*

Dipasang pada bagian tengah setang speedometer memberitahu pengendara kecepatan sepeda motor.

12. *Suspension*

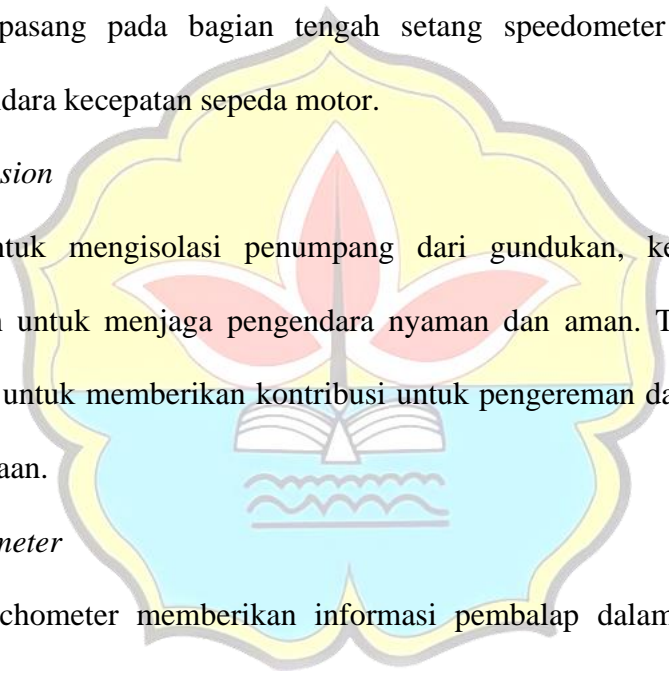
Untuk mengisolasi penumpang dari gundukan, kebisingan dan getaran untuk menjaga pengendara nyaman dan aman. Tujuan lainnya adalah untuk memberikan kontribusi untuk pengereman dan penanganan kendaraan.

13. *Tachometer*

Tachometer memberikan informasi pembalap dalam revolusi per menit tentang seberapa cepat mesin ini membalik. Menginformasikan keputusan kapan harus mengubah gigi.

14. *Transmission*

Memberikan tenaga dari mesin ke roda belakang melalui satu set roda gigi, sistem penggerak dan kopling.



## 15. Wheels

Struktur logam putaran di depan dan belakang sepeda. Ini menerima tenaga dari mesin melalui transmisi dan mengubahnya menjadi gerak.

Selain itu, untuk sepeda motor bahan bakar atau bensin tersebut nilai mutu jenis bensin dihitung berdasarkan nilai RON (*Research Octane Number*) dan di bedakan menjadi 3 jenis yaitu :<sup>33</sup>

### 1. Premium (RON 88)

Premium adalah bahan bakar minyak jenis distilat berwarna kekuningan yang jernih. Warna kuning tersebut akibat adanya zat pewarna tambahan (*dye*). Penggunaan premium pada umumnya adalah untuk bahan bakar kendaraan bermotor bermesin bensin, seperti : mobil, sepeda motor, motor tempel dan lain-lain. Bahan bakar ini sering juga disebut motor gasoline atau petrol.

### 2. Pertamina (RON 92)

Ditujukan untuk kendaraan yang mempersyaratkan penggunaan bahan bakar beroktan tinggi dan tanpa timbal (*unleaded*). Pertamina juga direkomendasikan untuk kendaraan yang diproduksi diatas tahun 1990 terutama yang telah menggunakan teknologi setara dengan *electronic fuel injection* dan *catalytic converters*.

### 3. Pertamina Plus (RON 95)

Jenis BBM ini telah memenuhi standar *performance International World Wide Fuel Charter* (WWFC). Ditujukan untuk kendaraan yang

---

<sup>33</sup>Dino Caesaron, Penerapan Rancangan Eksperimen Satu Faktor Untuk Mengetahui Pengaruh Jenis Bahan Bakar Terhadap Jarak Tempuh Sepeda Motor, *Jurnal Konversi Energi dan Manufaktur UNJ, Edisi terbit III, Terbit 51, 2014, halaman 159.*

berteknologi mutakhir yang mempersyaratkan penggunaan bahan bakar beroktan tinggi dan ramah lingkungan. *Pertamax Plus* sangat direkomendasikan untuk kendaraan yang memiliki kompresi ratio > 10,5 dan juga yang menggunakan teknologi *Electronic Fuel Injection* (EFI), *Variable Valve Timing Intelligent* (VVTI), (VTI), *Turbochargers* dan *catalytic converters*.

Sepeda motor merupakan suatu moda transportasi yang menjadi andalan keluarga, untuk memenuhi kebutuhan pergerakan mereka, karena harga sepeda motor yang relatif terjangkau dan dengan adanya kemudahan untuk memilikinya melalui kredit.<sup>34</sup> Namun demikian pertumbuhan sepeda motor ini mendapatkan permasalahan kurang terkendalinya penggunaan sepeda motor.<sup>35</sup>

Munculnya permasalahan terkait aspek ketidakteraturan dalam berlalu lintas, kecelakaan transportasi yang sebagian besar melibatkan sepeda motor serta krisis energi yang sebagian besar konsumsi energi dipergunakan untuk kendaraan bermotor (sepeda motor).<sup>36</sup> Tidak hanya itu saja, beberapa tindakan yang tidak dianjurkan untuk untuk kendaraan bermotor adalah :<sup>37</sup>

1. Mengganti warna lampu depan , belakang dan penunjuk arah.
2. Menghilangkan frame kendaraan untuk meringankan sepeda motor.

---

<sup>34</sup> Asma Massara dan Achmad Wicaksono, Peran Sepeda Motor Bagi Masyarakat Berpendapatan Rendah Di Kota Makassar, *Jurnal Transportasi Vol. 18, No. 3*, 2018, halaman 162.

<sup>35</sup>Sari Kusumaningrum dan Bertha Sylvia Pratiwi, Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran Dan Sekitarnya), *Teknika : Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol. 10, No. 1*, 2015, halaman 45.

<sup>36</sup>*Ibid.*

<sup>37</sup> <https://ppid.purbalinggakab.go.id/panduan-keselamatan-bersepeda-motor-di-jalan/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

3. Mengganti rem dengan yang sub standar.

Kemudian mudahnya manuver sepeda motor dalam mengatasi kemacetan dan kepadatan jalan, membuat pengendara lupa akan beberapa perilaku berbahaya yang berakibat fatal, diantaranya :<sup>38</sup>

1. Pada dasarnya sepeda motor adalah kendaraan yang dirancang untuk memuat dua orang, baik anak-anak maupun orang dewasa. Akan tetapi fenomena yang terjadi adalah, banyak pengendara yang mengangkut penumpang berjumlah rata-rata 3 hingga 4 orang di atas satu sepeda motor. Sepeda motor yang dipaksakan untuk mengangkut lebih dari dua orang, selain mengalami tekanan berlebih pada mesin, keseimbangan dan kestabilan kendaraan yang telah diperhitungkan perancang kendaraan menjadi terganggu sehingga membahayakan pengendara dan penumpangnya.
1. Dalam penggunaannya, sepeda motor adalah alat yang diperuntukkan mengangkut orang, bukan angkutan untuk angkut barang. Akan tetapi banyak masyarakat yang tidak mengindahkan kenyataan itu bahkan memuat barang yang berlebihan.
2. Beban yang berlebihan dapat mengganggu keseimbangan sepeda motor, penguasaan pengendara akan kendaraannya dan mengurangi kemampuannya untuk mengantisipasi kendaraan lain.
3. Untuk memaksimalkan perlindungan dari kecelakaan, maka pengendara sepeda motor wajib menggunakan alat keselamatan tambahan yang di

---

<sup>38</sup>*Ibid.*

rancang untuk melindungi organ vital dan pengendara (kaos tangan, pelindung tangan dan kaki)

4. Tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan melebihi ketentuan yang ada, tidak ngebut dan ugal ugalan.
5. Tidak mengendarai motor di lajur cepat atau lajur paling kanan dan tidak menyalip kendaraan di depannya melewati batas marka jalan yang tidak terputus (marka solid) di tengah jalan.
6. Rambu batas maksimal kecepatan yang ada di beberapa jalan raya menyatakan batas kecepatan maksimal yang sudah diperhitungkan dengan matang untuk menjaga keselamatan pengendara.
7. Bila sepeda motor dipacu dengan kecepatan diatas ketentuan yang ada, akan membahayakan pengendara itu sendiri dan penggunaan jalan lain karena sepeda motor menjadi sulit dikendalikan dan menghindar dari benda yang ada didepannya.
8. Tetap waspada dan memperhatikan kendaraan dibelakangnya lewat kaca sepion ketika hendak membelok ataupun menyallip kendaraan didepannya. Tidak menyalip kendaraan dari arah kiri kendaraan didepannya.
9. Mengemudi dalam pengaruh alkohol dan narkoba dapat mengakibatkan seseorang tidak dapat berkonsentrasi dengan baik bahkan seringkali timbul halusinasi yang berpengaruh pada menurunnya kemampuan seseorang mempersiapkan kondisi jalan dan lingkungannya dengan baik

ketika mengemudi yang pada akhirnya meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan.

Banyaknya korban yang berjatuh akibat kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran masyarakat akan etika berlalu lintas dan pentingnya perlengkapan keselamatan dalam mengendarai sepeda motor.<sup>39</sup>

## B. Jenis-Jenis Sepeda Motor

Di negara-negara Asia, pada umumnya kepemilikan sepeda motor memiliki tingkat kepemilikan yang tinggi dibanding dengan kepemilikan kendaraan roda empat.<sup>40</sup> Untuk itu, sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak digunakan di Indonesia. Oleh karena itu, sepeda motor memiliki bermacam-macam jenis. Tentu disesuaikan dengan model dan kegunaannya. Adapun berikut jenis-jenis sepeda motor sebagai berikut :<sup>41</sup>

### 1. Motor Bebek (*Cub*)

Motor bebek (*Cub*) adalah sepeda motor kecil yang dibangun di atas kerangka yang sebagian besar terdiri atas pipa berdiameter besar. Desain ini dikenal sebagai *step-through* di Barat. Meskipun posisi tangki bahan bakar, dan penahan percikan air pada motor bebek mirip dengan skuter tetapi roda, posisi mesin dan transmisi lebih mirip dengan desain sepeda

---

<sup>39</sup>*Ibid.*

<sup>40</sup>Sari Kusumaningrum dan Bertha Sylvia Pratiwi, *Op.Cit*, halaman 45.

<sup>41</sup> <https://www.inews.id/otomotif/motor/mengenal-8-jenis-sepeda-motor-dari-model-skuter-hingga-touring>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

motor konvensional. Meskipun ada perbedaan mendasar dalam desain, kadang-kadang motor bebek dipasarkan sebagai skuter.

## 2. Skuter

Sepeda motor skuter (*scooter*) kini paling banyak digunakan terutama Asia. Jenis motor menggunakan transmisi otomatis, sehingga lebih praktis. Awalnya motor tersebut dibangun sebagai kendaraan roda dua perkotaan. Namun, seiring perkembangan teknologi skuter kini memiliki berbagai model dan ada yang berkapasitas mesin lebih besar.

Beberapa alasan skuter matik menjadi pilihan adalah selain karena kemudahan dan kenyamanan dalam berkendara, skuter matik merupakan tipe sepeda motor yang banyak digunakan dibandingkan tipe sepeda motor lainnya.<sup>42</sup>

## 3. Dual-Sport

Bergeser ke jenis lain, sepeda motor ini dirancang bisa menempuh jalur aspal maupun tanah (*on road* dan *off road*). Meski cenderung digunakan sebagai hobi, tetapi tak sedikit orang menggunakan motor ini untuk sehari-hari.

## 4. Naked-Bike

Ini merupakan jenis motor *sport*, tanpa pairing. Motor banyak digunakan untuk mobilitas sehari-hari dan serbga guna. Bentuknya yang cenderung lebih besar dari skuter. Namun, motor jenis ini memiliki performa lebih besar.

---

<sup>42</sup>Sari Kusumaningrum dan Bertha Sylvia Pratiwi, *Op.Cit*, halaman 67-68.

## 5. *Sportbike*

Berbicara tentang performa, motor sport adalah pilihannya. Motor berpairing ini didesain untuk kecepatan. Jenis ini motor ini juga dibuat dengan bobot ringan dan nyaman serta aerodinamis yang baik.

Secara umum, Sport Bike juga dibagi menjadi beberapa Klasifikasi berdasarkan ketentuan yang dikeluarkan oleh AMA (*American Motorcyclist Association*) & FIM (*Federation Internationale de Motorcyclisme*), yaitu :<sup>43</sup>

- a. *Lightweight/Entry Level* : Sport Bike berkubikasi dibawah 500 cc.
- b. *Midleweight/Supersport* : Berkubikasi antara 600 – 750 cc, juga dilombakan di kelas *supersport*.
- c. *Superbike/Liter-Class* : Berkubikasi 1 Liter (1.000 cc) ke atas, juga dilombakan di kelas *superbike*.
- d. *Open Class/Hyperbike* : Motor yang dirancang untuk menggapai *power* dan *speed* diatas kelas *Superbike*. Biasanya kelas ini mengorbankan *ability Handling* untuk menggapai *Speed* tertinggi

## 6. *Retro*

Bagi penyuka motor bergaya klasik tidak perlu repot membeli motor bekas, karena sekarang sudah banyak motor modern yang mengusung gaya *retro*. Saat ini para pemain di industri otomotif banyak menciptakan produk dengan nuansa klasik. Jenis ini memiliki segmen tersendiri, karena memiliki fitur modern tetapi bergaya tempo dulu.

---

<sup>43</sup> <https://enoanderson.com/2014/12/01/jenis-sepeda-motor-sport-bike-era-perang-teknologi/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.



Sepeda motor bergaya retro memiliki beberapa ciri khas yang berbeda dibanding motor masa kini. Perbedaan tersebut di antaranya bentuk tangki, jok, buntut hingga rangka bagian belakang.<sup>44</sup>

#### 7. *Cruiser*

Jenis ini memiliki wujud yang relatif besar. Cara berkendaranya juga berbeda dengan jenis motor lain karena memiliki bobot yang berat. Hampir semua cruiser punya tampilan rendah, panjang, dan gagah. Meski begitu, cruiser biasanya menghasilkan tenaga besar dan mudah dikendarai. Fungsi motor ini sebagai penjelajah perjalanan jauh.

#### 8. *Touring*

Meski semua jenis motor bisa digunakan untuk touring, tetapi pabrikan juga merancang jenis motor khusus. Fungsinya untuk perjalanan jarak jauh tetapi tetap menawarkan kenyamanan.

Dari jenis-jenis sepeda motor tersebut, sedikitnya ada empat pabrikan sepeda motor yang terkemuka di Indonesia, yaitu Yamaha, Honda, Suzuki, dan Kawasaki.<sup>45</sup> Dua dari keempat pabrikan sepeda motor tersebut sering mendominasi baik produksi maupun penjualannya di Indonesia, yaitu Yamaha dan Honda.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup><https://otomotif.kompas.com/read/2018/02/28/152637615/ingin-modif-motor-retro-ini-daftar-harga-aksesorinya>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

<sup>45</sup>Sandi Ramadhan, Lia Mazia dan Endang Pujiastuti, Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Sepeda Motor Bebek Dengan Metode *Simple Additive Weighting*, *IJSE : Indonesian Journal on Software Engineering*, Vol. 4, No. 2, 2018, halaman 75.

<sup>46</sup>*Ibid.*

### C. Pengaturan Tentang Sepeda Motor

Payung hukum pengaturan sepeda motor dalam berlalu lintas dan sebagai alat angkut tunduk pada Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.<sup>47</sup> Di dalam Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut, pasal-pasal yang dapat digunakan untuk menjerat pengemudi kendaraan yang karena kelalaiannya mengakibatkan luka-luka dan kematian bagi orang lain.<sup>48</sup>

Pengaturan sepeda motor dalam undang-undang tersebut dapat dikelompokkan dalam beberapa bidang hukum antara lain bidang hukum administrasi, hukum perdata, dan hukum pidana.<sup>49</sup> Bagi para pengguna sepeda motor ada beberapa hal yang wajib di patuhi ketika berkendara di jalan raya, yaitu :<sup>50</sup>

#### 1. Kenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI)

Pasal 57 Ayat (2) dan Pasal 106 Ayat (8) memberlakukan untuk menggunakan Helm SNI (bukan helm batok). Untuk pengendara ataupun bagi penumpang yang dibonceng diwajibkan mengenakan helm SNI. Sanksi bagi pelanggar tidak menggunakan Helm SNI adalah :

- a. Pidana kurungan paling lama satu bulan atau
- b. Denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 291). Sanksi yang sama juga akan dikenakan.

---

<sup>47</sup>Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, *Op.Cit*, halaman 12.

<sup>48</sup>Azmiati Zuliah, Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagi Pelaku Anak, *Jurnal Warta Edisi* : 53, 2017, halaman 8.

<sup>49</sup>Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, *Op.Cit*, halaman 12.

<sup>50</sup>Soerjono Soekanto, *Sanksi dan Efektivitas Sanksi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, halaman 42.

2. Pastikan perlengkapan berkendara sudah memadai

Dalam Pasal 57 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mensyaratkan, perlengkapan sekurang-kurangnya adalah sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, helm, dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat/lebih yang tak memiliki rumah-rumah dan perlengkapan P3K.

Sanksi yang diatur bagi pengendara yang menyalahi ketentuan ini akan dikenakan:

- (1) Pidana kurungan paling lama satu bulan atau
- (2) Denda paling banyak Rp 250.000, seperti diatur dalam Pasal 278.

3. Membawa STNK

Setiap bepergian, jangan lupa pastikan surat tanda nomor kendaraan bermotor sudah Anda bawa. Kalau kendaraan baru, jangan lupa membawa surat tanda coba kendaraan bermotor yang ditetapkan Polri.<sup>51</sup> Hal ini diatur dalam Pasal 288 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama

---

<sup>51</sup> Momo Kelana, *Hukum Kepolisian. Perkembangan di Indonesia Suatu studi Histories Komperatif*, PTIK, Jakarta, 1984, halaman 18.

2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

4. Tidak punya SIM

Tidak membawa SIM telah diatur dalam Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

5. Lengkapi kaca spion dan lain-lain

Tidak melengkapi kaca spion dan lain-lain dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 285 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

6. Menyalakan lampu utama pada malam hari

Bagi pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada malam hari maka akan dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 293 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang 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 Rp. 250.000,00 (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 Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah).

7. Bila akan berhenti, belok kanan kiri tak boleh langsung

Bagi pengendara sepeda motor dilarang untuk langsung berbelok kiri karena akan dikenakan sanksi pidana. Hal ini diatur dalam Pasal 112 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

- (1) Pengemudi Kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
- (2) Pengemudi Kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat.
- (3) Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

8. Tidak boleh kebut-kebutan/balapan di jalan raya

Dalam berkendara sepeda motor tidak boleh kebut-kebutan/balapan di jalan raya karena melanggar Pasal 297 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor

berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).



## BAB III

### TINJAUAN KESADARAN HUKUM

#### A. Pengertian Kesadaran Hukum

Pengertian Kesadaran hukum adalah pemahaman dan kesadaran yang dimiliki oleh individu atau masyarakat tentang hukum dan peranannya dalam kehidupan sosial.<sup>52</sup> Sementara itu dalam bukunya Soerjono Soekanto memberikan penjelasan kesadaran dalam beberapa pengertian beberapa diantaranya diartikan sebagai kemampuan individu untuk menyadari secara total dan merupakan tingkatan yang lebih tinggi dari proses ketidak sadaran.<sup>53</sup> Jadi pada dasarnya kesadaran merujuk pada interdependensi mental dan interpenetrasi mental yang berorientasi pada “aku”nya manusia ada pada “kami”nya.<sup>54</sup>

Kesadaran hukum melibatkan pengakuan bahwa hukum adalah kerangka kerja yang mengatur perilaku individu dan interaksi sosial. Ini mencakup pemahaman bahwa hukum adalah sarana untuk mencapai keadilan, memelihara ketertiban, melindungi hak asasi manusia, dan mempromosikan kesejahteraan sosial.<sup>55</sup> Kesadaran hukum pada dasarnya adalah kesadaran atau nilai yang ada pada manusia terkait hukum yang sudah ada ataupun yang diharapkan ada. Hal yang perlu dan yang terpenting adalah nilai-nilai tentang

---

<sup>52</sup> <https://fahum.umsu.ac.id/pengertian-kesadaran-hukum-dan-pentingnya-dalam-masyarakat/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

<sup>53</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 1982, halaman 150.

<sup>54</sup> *Ibid*, halaman 151.

<sup>55</sup> <https://fahum.umsu.ac.id/pengertian-kesadaran-hukum-dan-pentingnya-dalam-masyarakat/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.



fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum pada kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan.<sup>56</sup>

Pada hakikatnya kesadaran hukum dengan hukum itu mempunyai kaitan yang erat sekali. Kesadaran hukum merupakan faktor dalam penemuan hukum. Bahkan Krabbe menyatakan bahwa sumber segala hukum adalah kesadaran hukum.<sup>57</sup> Kesadaran hukum juga mencakup pemahaman tentang konsekuensi dari melanggar hukum, baik secara pribadi maupun sebagai anggota masyarakat.<sup>58</sup>

Hal-hal yang berkaitan dengan kesadaran hukum akan dijelaskan di bawah ini :<sup>59</sup>

#### 1. Pengetahuan hukum

Jika suatu peraturan perundang-undangan telah diundangkan dan disahkan sesuai dengan prosedur yang sah dan resmi, maka secara yuridis peraturan perundang-undangan itu berlaku. Setiap warga masyarakat yang ada dianggap mengetahui hukum tersebut terlepas mereka orang yang berkecimpung dalam dunia hukum atau bukan. Asumsi inilah yang biasa disebut sebagai teori fiksi hukum (*rechfictie*).

Pengetahuan hukum suatu masyarakat bisa diukur dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan tentang pengetahuan hukum tertentu. Jika pertanyaan-pertanyaan tersebut mampu dijawab dengan benar oleh masyarakat maka dapat dikatakan bahwa mereka mengetahui hukum

---

<sup>56</sup>Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, halaman 152.

<sup>57</sup>Aveloorn, *Pengetahuan Ilmu Hukum*, Pradya Paramita, Jakarta, 2000, halaman 9.

<sup>58</sup> <https://fahum.umsu.ac.id/pengertian-kesadaran-hukum-dan-pentingnya-dalam-masyarakat/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

<sup>59</sup>Zainuddin, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2006, halaman 69-70.

tersebut dengan benar. Begitupun sebaliknya, apabila warga masyarakat tidak dapat dijawab dengan benar maka dapat dipahami bahwa mereka belum atau kurang memiliki pengetahuan hukum.

## 2. Pemahaman hukum

Belumlah memadai jika masyarakat hanya memiliki pengetahuan hukum saja. Masih diperlukan hal lain yang mendukung yakni pemahaman atas hukum yang berlaku. Masyarakat diharapkan mampu memahami tujuan peraturan perundang-undangan melalui pemahaman hukum. Selain itu juga agar dapat memahami manfaat bagi mereka yang kehidupannya diatur oleh peraturan terkait.

Sama halnya dengan pengetahuan hukum, pemahaman hukum suatu masyarakat dapat diukur dengan mengajukan seperangkat pertanyaan mengenai pemahaman hukum tertentu. Ketika masyarakat mampu menjawab seperangkat pertanyaan tersebut maka kita dapat mengatakan bahwa masyarakat tersebut sudah memiliki pemahaman hukum yang benar dan baik. Tetapi jika mereka tidak mampu menjawab pertanyaan-pertanyaan yang dimaksud dengan benar, maka mereka dapat dikategorikan sebagai masyarakat yang kurang atau belum memahami hukum seutuhnya.

## 3. Penaatan terhadap Hukum

Warga masyarakat akan menaati hukum karena berbagai hal, beberapa contohnya adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menjaga hubungan dengan penguasa.

- b. Agar hubungan baik dengan rekan-rekan tetap ada.
- c. Takut akan sanksi jika melanggarnya.
- d. Karena hukum tersebut sesuai dengan nilai-nilai yang percaya dan
- e. Menjaga terjaminnya kepentingan yang dimiliki.

Secara teoritis, dari sebab-sebab di atas faktor keempat adalah faktor yang paling baik. Hal tersebut dikarenakan faktor lainnya baik faktor kesatu, kedua dan ketiga dalam penerapan hukumnya masih harus diawasi oleh petugas hukum terkait. Dengan begitu hukum dalam kehidupan akan benar-benar ditaati.

#### 4. Pengharapan terhadap Hukum

Suatu norma hukum akan dihargai oleh warga masyarakat jika ia telah mengetahui, memahami dan menaatinya. Maksudnya dia benar-benar sudah merasakan bahawa hukum tersebut menciptakan ketertiban dan ketentraman dalam dirinya. Pada hakikatnya hukum tidak hanya mengenai lahiriah saja namun juga dari segi batiniah.

#### 5. Peningkatan Kesadaran Hukum

Peningkatan kesadaran hukum seharusnya dilakukan melalui penjelasan dan penyuluhan hukum yang teratur dengan perencanaan yang baik. Penyuluhan hukum bertujuan agar warga masyarakat mengetahui bahkan memahami hukum-hukum tertentu. Misalnya saja peraturan mengenai lalu lintas, wakaf, zakat, dan lain sebagainya. Penjelasan dan sosialisasi hukum harus disesuaikan dengan problem hukum yang terjadi

dalam kehidupan masyarakat pada suatu waktu yang menjadi sasaran penyuluhan hukum.

Secara umum penjelasan dan sosialisasi hukum merupakan tugas dari kalangan hukum, khususnya mereka yang kemungkinan besar berhubungan langsung dengan masyarakat. Salah satu yang bertanggung jawab yakni petugas hukum. Mereka diberi Pendidikan agar mampu menjelaskan dengan baik kepada masyarakat. Jangan sampai sebaliknya, petugas-petugas tersebut malah memanfaatkan hukum untuk kepentingan pribadi dengan cara menakut-nakuti warga masyarakat yang awam dan kurang paham mengenai hukum.

Menurut Prof. Soerjono Soekanto, ada 4 indikator yang membentuk kesadaran hukum yang secara berurutan (tahap demi tahap) yaitu :<sup>60</sup>

1. Pengetahuan hukum

Pengetahuan hukum merupakan pengetahuan seseorang berkenaan dengan perilaku tertentu yang diatur oleh hukum tertulis, yakni tentang apa yang dilarang dan apa yang diperbolehkan.

2. Pemahaman hukum

Sejumlah informasi yang dimiliki oleh seseorang mengenai isi dari aturan (tertulis), yakni mengenai isi, tujuan, dan manfaat dari peraturan tersebut.

3. Sikap hukum (*legal attitude*)

Merupakan suatu kecenderungan untuk menerima atau menolak hukum karena adanya penghargaan atau keinsyafan bahwa hukum

---

<sup>60</sup> Munir Fuady, *Sosiologi Hukum Kontemporer, Interaksi Kekeuasaan, Hukum dan Masyarakat*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, halaman 75.

tersebut bermanfaat bagi kehidupan manusia. Dalam hal ini sudah ada elemen apresiasi terhadap aturan hukum.

#### 4. Pola perilaku hukum

Pola perilaku hukum tentang berlaku atau tidaknya suatu aturan hukum dalam masyarakat. Jika berlaku suatu aturan hukum, sejauhmana berlakunya itu dan sejauh mana masyarakat mematuhi.

Sementara itu Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa kepatuhan terhadap hukum merupakan unsur lain dari persoalan yang lebih luas yaitu kesadaran hukum.<sup>61</sup> Ada 4 (empat) indikator dari kesadaran hukum menurut

**B. Kutschinsky** dalam bukunya Soerjono Soekanto yakni :<sup>62</sup>

1. Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*).
2. Pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum (*law acquaintance*).
3. Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (*legal attitude*) dan
4. Pola-pola perilaku hukum (*legal behaviour*).

#### **B. Konsep Kesadaran Hukum**

Konsep kesadaran hukum mengandung unsur nilai yang tentunya sudah dihayati oleh warga masyarakat semenjak kecil dan sudah melembaga serta mendarah daging. Proses pelebagaan ini akhirnya menjadi pedoman yang dipertahankan oleh masyarakat dan ditanamkan melalui proses sosialisasi.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup>Soejono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, halaman 217.

<sup>62</sup>Soejono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, halaman 159.

<sup>63</sup>Esmi Warrasih, *Pranata Hukum sebagai Telaah Sosiologis*, Suryadaru Utama, Semarang, 2005, halaman 115.

Selanjutnya apa yang dihayati dan dilembagakan itu diwujudkan dalam bentuk norma-norma yang menjadi patokan bagi warga masyarakat dalam bertingkah laku. Jadi sebenarnya tingkah laku warga masyarakat mengandung unsur nilai yang sudah lama dihayati, dan ini yang mempengaruhi bekerjanya hukum di dalam masyarakat.<sup>64</sup>

Salah satu konsepsi mengenai kebudayaan hukum dari beberapa konsepsi kesadaran hukum. Konsepsi ini mengandung ajaran-ajaran kesadaran hukum lebih banyak permasalahan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perilaku manusia, baik secara individual maupun kolektif.<sup>65</sup> Faktor-faktor yang mempengaruhi hubungan antara hukum dengan pola-pola perilaku manusia dalam masyarakat dikaitkan dengan aspek-aspek kognitif dan perasaan yang adalah konsepsi kebudayaan hukum.<sup>66</sup> Cakupan Konsepsi dari sistem nilai-nilai antara lain :<sup>67</sup>

1. Yang pertama yaitu Proses interaksi sosial yang terus menerus dialami sebagai akibat dari pada pengalaman-pengalaman pribadi.
2. Oleh karena itu di dasarkan pada interaksi sosial yang dinamis, maka senantiasa harus diisi dan bersifat dinamis pula.
3. Memilih tujuan-tujuan didalam kehidupan sosial sebagai suatu kriteria.
4. Merupakan faktor yang sangat penting di dalam pengarahan kehidupan sosial maupun kehidupan pribadi manusia dan menjadi sesuatu penggerak manusia ke arah pemenuhan hasrat hidupnya.

---

<sup>64</sup>*Ibid.*

<sup>65</sup>Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali Pers, Jakarta, 1982, halaman 197.

<sup>66</sup>*Ibid.*

<sup>67</sup>Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, halaman 146.

Kesadaran hukum lebih banyak merupakan perumusan dari kalangan hukum mengenai penilaian tersebut, yang telah dilakukan secara ilmiah.<sup>68</sup> Jadi kesadaran hukum sebenarnya merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada.<sup>69</sup> Walaupun hukumnya baik, akan tetapi kesadaran hukum masyarakat tidak ada (pelaksanaanya), maka hukum itu tidak dapat terlaksana dengan baik.<sup>70</sup>

Jadi kesadaran hukum sebenarnya merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada.<sup>71</sup> Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan.<sup>72</sup>

Suatu konsepsi lain yang erat kaitannya dengan kesadaran hukum atau yang mencakup kesadaran hukum, adalah konsepsi mengenai kebudayaan hukum (*legal culture*). Konsepsi ini relatif baru dikembangkan, dan salah satu kegunaannya untuk dapat mengetahui perihal nilai-nilai terhadap prosedur hukum maupun substansinya. Apabila ajaran-ajaran tentang kesadaran hukum dibandingkan dengan konsepsi kebudayaan hukum, konsepsi kebudayaan hukum lebih luas ruang lingkungannya. Hal ini disebabkan hukum terdapat di dalam setiap masyarakat manusia, betapa pun sederhana dan kecilnya masyarakat tersebut. Oleh karena hukum tersebut merupakan bagian dari kebudayaan, maka hukum tidak dapat dipisahkan dari jiwa dan cara berfikir masyarakat yang mendukung kebudayaan tersebut. Bahkan lebih jauh lagi, dapat dikatakan bahwa hukum merupakan penjelmaan dari jiwa dan cara berfikir masyarakat yang bersangkutan.<sup>73</sup>

---

<sup>68</sup>Otje Salman S dan Anthon F, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Refika Utama, Bandung, 2000, halaman 51.

<sup>69</sup>*Ibid.*

<sup>70</sup>Yati Nurhayati, *Pengantar Ilmu Hukum*, Nusamedia, Bandung, 2020, halaman 51.

<sup>71</sup>Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, halaman 155.

<sup>72</sup>*Ibid.*

<sup>73</sup>Otje Salman S dan Anthon F, *Op.Cit*, halaman 51.

Apabila ajaran-ajaran tentang kesadaran hukum tersebut dibandingkan dengan konsepsi kebudayaan hukum, maka konsepsi ini lebih luas. Ajaran-ajaran kesadaran hukum lebih banyak mempermasalahkan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perikelakuan manusia baik secara individual maupun kolektif.<sup>74</sup> Konsep kebudayaan hukum lebih tepat, oleh karena kesadaran hukum banyak sekali berkaitan dengan aspek-aspek kognitif dan perasaan yang seringkali dianggap sebagai faktor-faktor yang mempengaruhi hubungan antara hukum dengan pola-pola perikelakuan manusia dalam masyarakat.<sup>75</sup>

### C. Penyebab Masyarakat Melanggar Hukum

Kesadaran hukum itu, terkait erat dengan masalah budaya hukum yang berupa nilai-nilai, pandangan-pandangan dan sikap-sikap yang mempengaruhi bekerjanya hukum.<sup>76</sup> Ketika seseorang melakukan tindakan kejahatan dan melaporkan kepada polisi atas segala perbuatannya. Perilaku ini tidak ada. Artinya tingkat kesadaran hukumnya sangat rendah.<sup>77</sup>

Ada beberapa faktor lainnya yang dapat menyebabkan terjadi pelanggaran hukum, seperti ketidaktahuan, faktor lingkungan dan sebagainya.<sup>78</sup> Al-umry berpendapat bahwa pelanggaran hukum merupakan bentuk dari

---

<sup>74</sup>Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, halaman 154.

<sup>75</sup>*Ibid.*

<sup>76</sup><https://uinsgd.ac.id/rendahnya-kesadaran-hukum-di-indonesia/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

<sup>77</sup>*Ibid.*

<sup>78</sup> <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6276492/mengapa-terjadi-pelanggaran-hukum-ini-sebabnya>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.



ketidakpatuhan terhadap hukum dan pelanggaran tersebut merupakan bagian dari dinamika hukum.<sup>79</sup>

Ketidakpedulian masyarakat terhadap aturan dan hukum, dipengaruhi setidaknya oleh tiga hal yaitu :<sup>80</sup>

1. Kurangnya sosialisasi dari pemerintah mengenai peraturan yang ada, baik peraturan lama maupun yang telah disempurnakan (baru). Minimnya pengetahuan masyarakat akan hukum, juga merupakan salah satu penyebab pelanggaran hukum.
2. Hukum yang ada saat ini dirasakan terlalu bersifat kaku sehingga masyarakat seolah-olah diperlakukan sebagai robot yang didikte dalam melakukan berbagai kegiatan. Jika saja hukum lebih mau bersifat lebih humanis maka masyarakat akan melaksanakan hukum dengan sepenuh hati tanpa adanya rasa keterpaksaan, sehingga dengan sendirinya mampu menimbulkan rasa hormat terhadap hukum, bukan karena takut denda.
3. Adanya persepsi masyarakat mengenai lemahnya kemampuan hukum untuk membuat hidup lebih tertib dikarenakan semakin maraknya politik “suap” dalam penyelesaian pelanggaran hukum. Kebengkokan hukum yang terjadi semakin menjatuhkan harga diri dan kehormatannya di mata masyarakat luas.

M. Dja'far Ali berpendapat bahwa ada beberapa sebab pelanggaran hukum dapat terjadi, di antaranya :<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> <https://jateng.bpk.go.id/hukum/>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

<sup>81</sup> <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6276492/mengapa-terjadi-pelanggaran-hukum-ini-sebabnya>, Diakses tanggal 20 Juni 2023.

#### 1. Terpaksa

Dalam situasi atau kondisi tertentu, keadaan terkadang memaksa seseorang untuk bertindak tidak sesuai dengan hukum. Tidak ada pilihan lain yang dapat dipilih kecuali melanggar hukum secara terpaksa. Maka dari itu, terpaksa merupakan salah satu faktor terjadinya pelanggaran hukum.

#### 2. Memiliki niat buruk

Terkadang niat buruk dapat muncul dalam diri untuk melakukan makar yang melanggar hukum. Hambatan yang menghadang dalam mencapai tujuan dapat memancing munculnya niat buruk. Demi mencapai tujuannya, seseorang bahkan rela melanggar hukum.

#### 3. Kebiasaan

Karena sudah terbiasa, seseorang tidak lagi segan untuk melakukan tindakan pelanggaran hukum. Orang yang selalu taat pada hukum, akan terbiasa dengan ketetapan/ketentuan hukum. Begitu juga dengan orang yang selalu melanggar hukum. Tindakan pelanggaran hukum dapat menjadi sebuah kebiasaan buruk.

#### 4. Kesempatan

Manusia memiliki kemungkinan melakukan pelanggaran hukum karena ada peluang. Kesempatan untuk melanggar hukum dapat datang secara tiba-tiba apabila objek pelanggaran hukum dilihat oleh mata, terlebih ketika tidak ada orang yang menyaksikannya.

5. Merasa selalu benar

Sikap merasa selalu benar merupakan sikap yang dapat memicu terjadinya pelanggaran hukum. Sikap tersebut adalah sikap egois yang tidak cocok atau enggan mendengarkan pendapat orang lain. Seseorang yang merasa selalu benar memiliki ego yang tinggi hingga rela melanggar hukum demi mempertahankan pendapatnya.

6. Tidak setuju terhadap hukum yang telah ditentukan

Kasus ketidaksetujuan terhadap hukum yang telah ditentukan tidak terlalu sering ditemukan, akan tetapi alasan ini juga dapat memancing tindakan pelanggaran hukum. Ketidaksetujuan terhadap suatu hukum bisa didasarkan pada prinsip yang dianut seseorang. Akan tetapi alasan tersebut tidak dapat dijadikan sebuah pembenaran. Hukum yang telah ditegakkan oleh lembaga resmi yang berwenang harus dipatuhi oleh semua orang.

#### **D. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**

Pada dasarnya penegakan hukum di Indonesia haruslah mencakup 3 aspek penting yang sangat mendasar, yaitu kultur masyarakat tempat nilai-nilai hukum akan ditegakkan, struktur dari penegak hukumnya itu sendiri dan substansi hukum yang akan ditegakkan.<sup>82</sup> Adapun masalah dari penegakan hukum adalah terletak faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dampak positif atau negatifnya

---

<sup>82</sup> Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum Makna Dialog Antara Hukum Dan Masyarakat*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009, halaman 230.

terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :<sup>83</sup>

1. Faktor Hukumnya sendiri, yang ddalam penelitian ini hanya dibatasi pada peraturan perundang-undangan saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas huku, yakni pihak-pihak yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum juga merupakan tolok ukur daripada efektivitas penegakan hukum.<sup>84</sup>

Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa efektivitas hukum dalam masyarakat ditentukan oleh berbagai faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu :<sup>85</sup>

1. Faktor hukum itu sendiri atau undang undangnya

Ada terdapat beberapa asas dalam berlakunya undang-undang yang tujuannya agar undang-undang tersebut mempunyai dampak

---

<sup>83</sup>Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, halaman 8.

<sup>84</sup>*Ibid*, halaman 9.

<sup>85</sup>*Ibid*, halaman 11.

posisi. artinya untuk undang-undang tersebut mencapai tujuannya secara efektif. Asas- asas tersebut antara lain :<sup>86</sup>

- a. Undang-undang tidak boleh berlaku surut. Artinya undang-undang hanya boleh diterapkan terhadap peristiwa yang disebut dalam undang-undang tersebut, serta terjadi setelah undang-undang itu dinyatakan berlaku.
- b. Undang-undang yang dibuat oleh penguasa yang lebih tinggi, mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.
- c. Undang-undang yang bersifat khusus mengenyampingkan undang-undang yang bersifat umum, apabila pembuatannya sama. Artinya, terhadap peristiwa khusus wajib diperlukan Undang-Undang yang menyebutkan peristiwa itu, walaupun bagi peristiwa yang bersifat khusus tersebut dapat pula diberlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa itu, walaupun bagi undang-undang yang bersifat khusus tersebut dapat pula diperlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa yang lebih luas ataupun lebih umum, yang juga dapat mencakup peristiwa khusus tersebut.
- d. Undang-undang yang berlaku belakangan, membatalkan undang-undang yang berlaku terdahulu. Artinya, undang-undang lain yang lebih dahulu berlaku dimana diatur mengenai suatu hal tertentu tidak berlaku lagi apabila adanya undang-undang yang berlaku belakangan yang mengatur pula hal-hal tertentu tersebut, akan tetapi makna atau

---

<sup>86</sup>*Ibid*, halaman 13.

tujuannya berlainan atau berlawanan dengan undang-undang lama tersebut.

- e. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.
- f. Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spritual dan material bagi masyarakat maupun pribadi, melalui pelestarian atau pembaharuan (inovasi).

## 2. Faktor penegak hukum

Penegak hukum mempunyai kedudukan (status) dan peran (*role*). Seseorang yang mempunyai kedudukan tertentu lazimnya dinamakan pemegang peranan (*role occupant*).<sup>87</sup> Suatu hak sebenarnya merupakan wewenang untuk berbuat atau tidak berbuat, sedangkan kewajiban adalah beban atau tugas. Suatu peranan tertentu dapat dijabarkan kedalam unsur-unsur sebagai berikut :<sup>88</sup>

- a. Peranan yang ideal.
- b. Peranan yang sebenarnya.
- c. Peranan yang dianggap oleh diri sendiri.
- d. Peranan yang sebenarnya dilakukan.

## 3. Faktor sarana atau fasilitas pendukung

Faktor sarana atau fasilitas penegakan hukum tidak akan mungkin berlangsung dengan lancar tanpa adanya aktor sarana atau fasilitas. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang

---

<sup>87</sup>*Ibid*, halaman 19.

<sup>88</sup>*Ibid*, halaman 20.

berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya.<sup>89</sup>

#### 4. Faktor masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian masyarakat.<sup>90</sup> Oleh karena itu dari sudut pandang tertentu masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum. Dari sudut sistem sosial dan budaya, Indonesia merupakan suatu masyarakat majemuk terdapat banyak golongan etnik dan kebudayaan-kebudayaan khusus.<sup>91</sup>

#### 5. Faktor kebudayaan

Faktor kebudayaan sebenarnya satu dengan masyarakat tetapi dalam pembahasan diketengahkan masalah sistem nilai-nilai yang menjadi inti dari kebudayaan spiritual atau non materiel.<sup>92</sup> Kebudayaan (sistem) hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang seharusnya dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari).<sup>93</sup> Nilai-nilai tersebut merupakan pasangan nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.<sup>94</sup>

---

<sup>89</sup>*Ibid*, halaman 37.

<sup>90</sup>*Ibid*, halaman 45.

<sup>91</sup>*Ibid*, halaman 50.

<sup>92</sup>*Ibid*, halaman 59.

<sup>93</sup>*Ibid*, halaman 60.

<sup>94</sup>*Ibid*.





**BAB IV**

**KESADARAN HUKUM MASYARAKAT TERHADAP KEWAJIBAN  
MENYALAKAN LAMPU UTAMA DI SIANG HARI PADA KENDARAAN  
RODA DUA DI KOTA JAMBI**

**A. Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi**

Sekarang ini penggunaan sepeda motor mengalami peningkatan sehingga dengan meningkatnya pengguna sepeda motor. Meningkatnya penggunaan sepeda motor ini disebabkan karena sepeda motor saat ini merupakan sarana transportasi yang digunakan oleh masyarakat termasuk juga dalam hal ini masyarakat kota Jambi untuk berpergian dari satu tempat ke tempat lain maupun mengangkut barang. Dengan meningkatnya penggunaan sepeda motor ini harus diimbangi dengan kesadaran hukum oleh pengguna sepeda motor itu sendiri. Hal ini dikatakan demikian karena jika pengendara sepeda motor tidak mewujudkan kesadaran hukum di dalam berkendara sepeda motor di jalan raya tentu akan berdampak negatif seperti kecelakaan dan lain-lain sehingga merugikan pengendara sepeda motor itu sendiri.

Untuk melindungi pengendara sepeda motor dari berbagai macam dampak negatif tersebut maka pemerintah telah mengeluarkan terkait dengan undang-undang lalu lintas yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tentu ada

tujuannya seperti untuk ketertiban dalam berlalu lintas dan mencegah angka kecelakaan meningkat.<sup>95</sup> Hal yang demikian juga diutarakan oleh Abintoro Prakoso bahwa tujuan akhir dari kebijakan kriminal ialah perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama misalnya kebahagiaan warga masyarakat/penduduk, kehidupan masyarakat yang sehat dan menyegarkan, kesejahteraan masyarakat atau untuk mencapai keseimbangan.<sup>96</sup>

Oleh karena itu, dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut maka sudah seharusnya masyarakat kota Jambi harus mematuhi peraturan tersebut termasuk juga dalam hal menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan sepeda motornya. Untuk melihat kesadaran hukum masyarakat kota Jambi akan kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari dapat dibuktikan dari tabel di bawah ini:

**Tabel 1**  
**Data Persentase Kesadaran Hukum Masyarakat Kota Jambi**

No.	Lokasi	Waktu	Hidup	Tidak Hidup	Jumlah Sampel	Presentasi kesesuaian
1.	Pertigaan Simpang Lampu Merah Mayang	3-6-2023 Pukul 09.00 WIB	46	54	100	46%
2.	Pertigaan Simpang Lampu Merah Masjid Nurdin	4-6-2023 Pukul 09.00 WIB	45	55	100	45%

<sup>95</sup>Reza Iswanto, Kebijakan Formulasi Hukum Pidana Terkait Wajib Menyalakan Lampu Utama pada Siang Hari Dalam Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Jurnal Wajah Hukum*, Vol.3, No.1, 2019, halaman 31.

<sup>96</sup>Abintoro Prakoso, *Sosiologi Hukum*, Laksbang Grafika, Yogyakarta, 2017, halaman 250.

3.	Pertigaan Simpang Lampu Merah Simpang Pulai	5-6-2023 Pukul 09.00 WIB	48	52	100	48%
4.	Perempatan Simpang BI/Simpang Telanai	6-6-2023 Pukul 09.00 WIB	50	50	100	50%
5.	Depan Universitas Batanghari	7-6-2023 Pukul 09.00 WIB	43	57	100	43%

**Sumber : Observasi Lapangan Pada Pengendara Sepeda Motor  
Di Kota Jambi**

Berdasarkan tabel 1 observasi lapangan di atas menunjukkan bahwa pada titik pertama Pertigaan Simpang Lampu Merah Mayang pada tanggal 3 Juni 2023 pukul 09.00 WIB terdapat 35 pengendara sepeda motor, yang mana dari 35 tersebut ada 19 pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari, sedangkan 16 pengendara sepeda motor yang menghidupkan lampu utama pada sepeda motornya di siang hari. Jika dipresentasikan maka terdapat 54% yang melanggar dan 46% masyarakat yang patuh pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut.

Kemudian observasi kedua dilakukan pada titik Pertigaan Simpang Lampu Merah Masjid Nurdin yang dilakukan pada tanggal 4 Juni 2023 pukul 09.00 WIB yang menunjukkan bahwa terdapat 29 pengendara sepeda motor. Dari 29 pengendara sepeda motor tersebut ada 16 pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya

sedangkan 13 pengendara sepeda motor yang menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di siang hari. Ini menunjukkan bahwa terdapat 55% masyarakat kota Jambi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan terdapat 45% masyarakat kota Jambi yang mematuhi peraturan lalu lintas.

Untuk observasi ketiga dilakukan pada titik Pertigaan Simpang Lampu Merah Simpang Pulai yang dilakukan pada tanggal 5 Juni 2023 pukul 09.00 WIB. Pada titik ini terdapat 36 pengendara sepeda motor yang mana dari 36 pengendara sepeda motor tersebut terdapat 19 pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama pada sepeda motornya sedangkan 17 pengendara sepeda motor yang menghidupkan lampu utama pada sepeda motornya di siang hari. Apabila hal tersebut dipresentasikan maka terdapat 52% masyarakat kota Jambi yang tidak mentaati undang-undang lalu lintas sedangkan 48% masyarakat kota Jambi yang mentaati undang-undang lalu lintas.

Selanjutnya titik observasi keempat dilakukan pada Perempatan Simpang BI/Simpang Telanai pada tanggal 6 Juni 2023 pukul 10.00 WIB terdapat 41 pengendara sepeda motor. Dari 40 pengendara sepeda motor tersebut terdapat 20 pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama sepeda motornya di siang hari sedangkan 20 pengendara sepeda motor yang menghidupkan lampu utama sepeda motornya di siang hari. Jika dilihat secara presentasi maka terdapat 50% masyarakat kota Jambi yang tidak

mematuhi undang-undang lalu lintas, sedangkan 50% masyarakat kota Jambi yang masyarakat kota Jambi yang mematuhi undang-undang lalu lintas.

Terakhir observasi dilakukan pada titik depan Universitas Batanghari pada tanggal 7 Juni 2023 pukul 09.00 WIB terdapat 28 pengendara sepeda motor, di mana dari 28 pengendara sepeda motor tersebut diantaranya ada 16 pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di siang hari sedangkan 12 pengendara sepeda motor yang menyalakan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di siang hari. Ini menunjukkan bahwa terdapat 57% dari masyarakat kota Jambi yang tidak patuh sedangkan 43% masyarakat kota Jambi yang patuh dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Apabila di rata-rata kan dari 5 titik lokasi tersebut maka hasilnya tingkat kesadaran masyarakat adalah 49,2%. Jika berdasarkan data persentasi di atas maka dapat disimpulkan bahwa terbilang masih rendah kesadaran hukum masyarakat Kota Jambi terhadap kewajibannya sebagai pengendara untuk menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan sepeda motornya ketika berada di jalan raya. Padahal salah satu fungsi menyalakan lampu di siang hari adalah agar pengendara mobil atau motor yang melihat spion hanya dalam waktu singkat bisa mendeteksi atau menyadari kendaraan lain dari pantulan lampu utama.<sup>97</sup> Namun, jika alasan demikian tentu kurang disetujui karena belum tentu pada siang hari lampu utama pengendara sepeda motor

---

<sup>97</sup> <https://www.liputan6.com/otomotif/read/3242446/ingat-alasan-sepeda-motor-wajib-menyalakan-lampu-di-siang-hari>, Diakses tanggal 5 Juli 2023.

tersebut dapat dilihat oleh pengendara mobil maupun motor melalui kaca spion.

Dikatakan demikian karena terik sinar matahari pada siang hari begitu panas sehingga belum tentu lampu utama pengendara sepeda motor tersebut dapat terdeteksi. Hal demikian sama dengan pendapat Reza Iswanto bahwa sebenarnya kegunaan sinar lampu itu sendiri untuk menerangi ketika kita berada dalam keadaan gelap seperti memasuki terowongan, pada saat malam hari, cuaca buruk yaitu hujan deras ketika di jalan raya dan kabut asap.<sup>98</sup> Namun, pada kenyataannya walaupun pengendara sepeda motor tersebut berada pada waktu tertentu seperti hujan deras maupun kabut asap masih saja ada pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari penyeret dalam keadaan tertentu tersebut.

Padahal untuk pengaturan mewajibkan lampu utama pengendara sepeda motor hidup di siang hari telah diatur dalam Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Adapun isi dari Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai berikut :

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

---

<sup>98</sup>Reza Iswanto, *Op.Cit*, halaman 32.

Dengan adanya Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di atas maka sudah seharusnya pengendara sepeda motor wajib menghidupkan lampu utama di siang hari. Walaupun telah ada pasal yang mengatur mewajibkan menghidupkan lampu utama di siang hari dalam berkendara sepeda motor namun masih juga banyak pengendara sepeda motor di kota Jambi yang tidak menghidupkan lampu utama pada sepeda motornya di siang hari dengan berbagai macam alasan.

Hal ini juga dapat dilihat dari hasil wawancara kepada 20 orang pengendara sepeda motor di kota Jambi<sup>99</sup> yang mana dari 20 pengendara tersebut bernama Yuli, Liza, Tini, Anisa, Adzra, Okta, Ade, Irma, Audi, Fania, Iqbal, Reza, Eggi, Andre, Adit, Bagas, Udin,,Imron,Iwan,Ilham. Ada 11 orang pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari dan ada 9 orang pengendara sepeda motor yang menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari. Jika dilihat dari 9 orang pengendara sepeda motor tersebut alasan mereka menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di siang hari karena pada kendaraannya telah otomatis hidup lampu utamanya sehingga tidak perlu menghidup dan mematikan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya, sedangkan 11 orang pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama pada

---

<sup>99</sup> Yuli, Liza, Tini, Anisa, Adzra, Okta, Ade, Irma, Audi, Fania, Iqbal, Reza, Eggi, Andre, Adit, Bagas, Udin,,Imron,Iwan,Ilham, selaku pengendara sepeda motor, *Wawancara terbuka* pada bulan Juni-Juli 2023.

kendaraan sepeda motor di siang hari di Kota Jambi tersebut, mereka beralasan tidak menyalakan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di siang hari karena cepat putusnya bohlam lampu pada kendaraan. Selain itu juga ada yang menambahkan lagi bahwa menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan sepeda motor akan menghabiskan daya aki motor.

Dari alasan di atas yang telah diutarakan oleh 11 orang pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan sepeda motornya ketika berlalu lintas di jalan raya di kota Jambi maka dapat disimpulkan bahwa masih kurangnya kesadaran hukum masyarakat kota Jambi dalam mentaati aturan hukum terkait dengan berlalu lintas di jalan raya sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Selain itu juga, berdasarkan hasil penelitian secara langsung beberapa masyarakat kota Jambi terkait dengan kesadaran hukum tentang menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari, mereka telah mengetahui terkait dengan aturan hukum tersebut akan tetapi menurut mereka aturan hukum itu tidak dapat sepenuhnya dijalankan oleh masyarakat kota Jambi terkait dengan menyalakan lampu utama di siang hari karena sebagian dari mereka berpendapat bahwa tidak ada gunanya menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari karena lebih terang sinar matahari daripada lampu utama sepeda motor tersebut.



Dari alasan yang diutarakan oleh beberapa masyarakat kota Jambi tersebut maka dalam hal ini dapat dikatakan bahwa tingkat kesadaran masyarakat kota Jambi terkait dengan wajib menyalakan lampu utama pada sepeda motor di siang hari belum terbentuk kesadaran hukumnya karena menurut Sudikno Mertokusumo, kesadaran hukum berarti kesadaran tentang apa yang seyogyannya kita lakukan atau perbuatan atau yang seyogyannya tidak kita lakukan atau perbuat terutama terhadap orang lain. Ini berarti kesadaran akan kewajiban kita masing-masing terhadap orang lain.<sup>100</sup>

Selain itu juga, untuk menentukan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraannya di kota Jambi maka dalam hal ini telah dilakukan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan pengetahuan hukum, pemahaman hukum, penataan hukum, pengharapan terhadap hukum dan peningkatan kesadaran hukum. Adapun kelima hal-hal yang menentukan kesadaran hukum tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

#### 1. Pengetahuan Hukum

Bila suatu perundang-undangan telah diundangkan dan diterbitkan menurut prosedur yang sah dan resmi, maka secara yuridis peraturan perundang-undangan itu berlaku. Kemudian timbul asumsi bahwa setiap masyarakat dianggap mengetahui adanya undang-undang tersebut.<sup>101</sup> Jika dilihat dari hasil wawancara kepada 20 responden di lapangan maka 6

---

<sup>100</sup>Fakhlur, Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat Untuk Menjalankan 3 M (Memakai Masker, Mencuci Tangan Dan Menjaga Jarak), *Hermeneutika : Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.5, No.1, 2021, halaman 139.

<sup>101</sup>Zainudi Ali, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, halaman 50.

dari mereka menjelaskan bahwa mereka telah mengetahui aturan hukum sedangkan 14 responden pengendara sepeda motor tersebut masih ada yang belum mengetahui tentang adanya aturan hukum tentang kewajiban menghidupkan lampu utama pada sepeda motor di siang hari yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Hal ini juga sama dengan pendapat Yuli, Liza, Tini, Anisa, Adzra, Okta, Ade, Irma, Audi, Fania, Iqbal, Reza, Eggi, Andre, Adit, Bagas, Udin yang menyatakan bahwa mereka belum mengetahui ada peraturan mewajibkan hidup lampu utama pada sepeda motor di siang hari.<sup>102</sup> Sedangkan Iwan, Imron, Ilham, juga menambahkan bahwa terkait dengan peraturan mewajibkan menghidupkan lampu utama di siang hari sudah mereka mengetahuinya sejak undang-undang itu dikeluarkan pada tahun 2009 yang lalu.

Apabila dilihat dari keterangan pada 20 responden di atas maka dapat disimpulkan bahwa untuk pengetahuan hukum terkait dengan menyalakan lampu utama pada kendaraan di siang hari masih belum diketahui oleh masyarakat Jambi adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

## 2. Pemahaman Hukum

Melalui pemahaman hukum, masyarakat diharapkan memahami tujuan peraturan perundang-undangan serta manfaatnya bagi pihak-pihak

---

<sup>102</sup>Yuli, Liza, Tini, Anisa, Adzra, Okta, Ade, Irma, Audi, Fania, Iqbal, Reza, Eggi, Andre, Adit, Bagas, Udin, Iwan, Imron, Ilham, selaku pengendara sepeda motor, *Wawancara Terbuka* Pada Bulan Juni-Juli 2023.

yang kehidupannya diatur oleh peraturan perundangan-undangan dimaksud.<sup>103</sup> Dalam hal ini apabila dilihat dari keterangan 5 responden dari 20 responden maka mereka telah memahami tujuan menghidupkan lampu utama pada sepeda motor di siang hari yaitu menghindari kecelakaan, pengendara lain baik yang berlawanan arah maupun searah lebih waspada karena mengetahui ada kendaraan berlawanan arah maupun searah pada dirinya.<sup>104</sup>

Jika dilihat dari pendapat 20 responden di atas maka dapat disimpulkan bahwa masih banyak masyarakat kota Jambi yang belum memahami terkait dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tersebut. Oleh karena itu, walaupun 5 responden telah memahami tujuan dan manfaat menyalakan lampu utama pada sepeda motor di siang hari, akan tetapi masih saja sebagian dari responden tersebut tidak menyalakan lampu utama pada sepeda motor di siang hari.

### 3. Petaatan hukum

Seorang warga masyarakat menaati hukum karena berbagai sebab.<sup>105</sup> Dalam hal menaati hukum berdasarkan observasi di lapangan yang dilakukan peneliti kepada pengendara sepeda motor di beberapa titik yang ada di kota Jambi seperti di daerah Pertigaan Simpang Lampu Merah Mayang, Pertigaan Simpang Lampu Merah Masjid Nuridin,

---

<sup>103</sup>Zainudi Ali, *Op.Cit*, halaman 51.

<sup>104</sup> Yuli, Liza, Tini, Anisa, Adzra, Okta, Ade, Irma, Audi, Fania, Iqbal, Reza, Eggi, Andre, Adit, Bagas, Udin, Iwan, Imron, ilham, selaku pengendara sepeda motor, *Wawancara Terbuka* Pada Bulan Juni-Juli 2023.

<sup>105</sup>*Ibid*, halaman 52.

Pertigaan Simpang Lampu Merah Simpang Pulai, Perempatan Simpang BI/Simpang Telanai dan depan Universitas Batanghari masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari dan jika dipersentasikan maka ada 53,6% pengendara sepeda motor di Kota Jambi yang tidak menghidupkan lampu utama kendaraannya.

Sementara Paul Scholten berpendapat bahwa kesadaran hukum adalah kesadaran yang ada pada setiap manusia tentang apa hukum itu atau apa seharusnya hukum itu.<sup>106</sup> Apabila pendapat Paul Scholten dikaitkan dengan peristiwa yang terjadi di lapangan maka dapat dikatakan bahwa kesadaran hukum masyarakat Kota Jambi terkait dengan kewajiban menghidupkan lampu utama pada sepeda motor di siang hari belum terwujud karena masyarakat kota Jambi tidak menerapkan tentang bagaimana seharusnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan itu diberlakukan dalam hal ini diwajibkan menghidupkan lampu utama di siang hari sebab masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari di Kota Jambi.

#### 4. Pengharapan Terhadap Hukum

Suatu norma hukum akan dihargai oleh warga masyarakat apabila ia telah mengetahui, memahami dan menaatinya.<sup>107</sup> Apabila dilihat secara langsung kepada masyarakat kota Jambi maka dalam hal masih belum

---

<sup>106</sup>Marwan Mas, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghaila Indonesia, Bogor, 2014, halaman 88.

<sup>107</sup>Zainudi Ali, *Op.Cit*, halaman 59.

menghargai akan norma hukum yang terkandung di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terkait dengan kewajiban menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari.

Hal ini dikatakan demikian karena masih ada juga masyarakat kota Jambi yang tidak menghidupkan lampu utama pada kendaraannya dikarenakan kendaraan yang digunakan masih merupakan kendaraan tipe lama sehingga lampu utama pada kendaraan sepeda motor tersebut dapat dimatikan secara manual, berbeda dengan sepeda motor dengan tipe baru sekarang ini karena tidak ada saklar lampu untuk mematikan lampu utama pada kendaraan sepeda motor dan masih banyak alasan lainnya untuk tidak menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di jalan raya.

Namun Kompol Aulia Rahmad berpendapat lain karena kesadaran masyarakat sekarang ini akan kewajiban bagi pengendara sepeda motor untuk menghidupkan lampu utama di siang hari masih dikategorikan rendah sebab masyarakat kota Jambi dengan sengaja memodifikasi kendaraan sepeda motornya untuk membuat saklar lampu sehingga lampu pada sepeda motor tersebut dapat dimatikan secara manual. Hal ini dilakukan oleh pengendara sepeda motor guna untuk menghemat aki pada kendaraan sepeda motornya.<sup>108</sup>

Jadi, dapat dikatakan bahwa walaupun kendaraan baru yang tidak memiliki saklar lampu untuk menghidup dan mematikan lampu utama pada sepeda motor secara manual, akan tetapi masih ada juga pengendara sepeda motor dengan tipe motor baru memodifikasikan sepeda motornya untuk membuat saklar lampu pada kendaraannya dengan tujuan untuk

---

<sup>108</sup>Kompol Aulia Rahmad SIK MH selaku Kasat Lantas, *Wawancara* pada tanggal 5 Juni 2023.

mematikan lampu utama ketika pengendara sepeda motor tersebut berkendara pada siang hari.

## **B. Upaya Kepolisian Kedepannya Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Pada Kendaraan Roda Dua Di Kota Jambi**

Untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terkait dengan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motornya di siang hari maka pihak Kepolisian harus melakukan berbagai upaya. Dibutuhkan berbagai macam upaya dari kepolisian agar tidak ada lagi masyarakat kota Jambi yang tidak patuh terhadap undang-undang lalu lintas termasuk juga dalam menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan sepeda motornya. Sebenarnya, selain mewujudkan kesadaran hukum kepada masyarakat kota Jambi, tujuan diwajibkannya menyalakan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari untuk menghindari kecelakaan lalu lintas.

Dengan adanya beberapa tujuan diwajibkan bagi pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu utama di siang hari maka pihak Kepolisian melakukan berbagai macam upaya salah satunya yaitu melakukan penyuluhan hukum tentang kepatuhan dan ketaatan pengendara sepeda motor terhadap undang-undang lalu lintas. Menurut Kompol Aulia Rahmad, dengan dilakukannya penyuluhan hukum tersebut diharapkan kepada masyarakat kota Jambi untuk tidak lagi memodifikasi kendaraan sepeda motornya termasuk

juga membuat saklar lampu pada kendaraan sepeda motor sehingga lampu utama pada kendaraan sepeda motor tersebut akan hidup terus.<sup>109</sup>

Sebenarnya upaya yang dilakukan oleh pihak Kepolisian kepada masyarakat kota Jambi tersebut telah termasuk dalam upaya preventif. Manfaat preventif dilakukan sebagai upaya dalam mencegah, menghindari atau mengurangi resiko dampak buruk.<sup>110</sup> Oleh karena itu, guna untuk menghindari tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas maka sudah seharusnya pihak Kepolisian melakukan penyuluhan hukum atau sosialisasi terkait dengan kewajiban bagi pengendara sepeda motor untuk menghidupkan lampu utama kendaraan sepeda motornya di siang hari dikarenakan jika hal tersebut tidak dilakukan oleh pengendara sepeda motor akan dimungkinkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Untuk itu, pihak Kepolisian dalam melakukan upaya preventif terkait dengan kewajiban menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor di siang hari tidak hanya dilakukan penyuluhan terhadap masyarakat kota Jambi saja, melainkan juga penyuluhan hukum tentang kesadaran hukum dalam berlalu lintas juga dilakukan ke sebagian sekolah-sekolah yang ada di kota Jambi. Kemudian Kompol Aulia Rahmat menambahkan bahwa selain sosialisasi dilakukan ke sebagian sekolah-sekolah yang ada di kota Jambi

---

<sup>109</sup>*Ibid.*

<sup>110</sup>Yesi Anita, dkk, Manfaat Promotif Dan Preventif Bpjs Sebagai Pemenuhan Hak Kesehatan Bagi Siswa Sekolah Dasar, *Jurnal Inovasi Pendidikan Dan Pembelajaran Sekolah Dasar*, Vol.2, No.1, 2018, halaman 93.

penyuluhan hukum juga dilakukan ke pangkalan ojek serta kampanye tertib dalam berlalu lintas melalui media sosial dengan menggunakan Instagram.<sup>111</sup>

Sebenarnya di dalam mewujudkan kesadaran hukum kepada masyarakat kota Jambi terkait dengan menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan sepeda motornya maka tidak hanya dapat dilakukan dengan upaya preventif saja melainkan harus juga dilakukan dengan upaya represif. Adapun yang dimaksud tindakan represif adalah segala tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadinya kejahatan.<sup>112</sup> Jika dikaitkan dengan hal ini maka penegak hukum seperti Kepolisian harus melakukan tindakan represif terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor di kota Jambi.

Upaya Represif yang dilakukan pihak Kepolisian untuk mewujudkan kesadaran hukum masyarakat kota Jambi terkait dengan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motornya pada siang hari dilakukan dengan memberikan sanksi denda.<sup>113</sup> Sanksi denda ini dilakukan oleh pihak Kepolisian kepada masyarakat kota Jambi dikarenakan memang sanksi denda ini telah diatur di dalam Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Adapun bentuk perumusan perbuatan pidana di dalam Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah pengendara sepeda motor wajib menghidupkan lampu utama di siang hari, apabila tidak menghidupkan lampu utama di siang hari maka akan dikenakan sanksi pidana yang terdapat Pasal 293

---

<sup>111</sup>Kompol Aulia Rahmad SIK MH selaku Kasat Lantas, *Wawancara* pada tanggal 5 Juni 2023.

<sup>112</sup>Rizki Setyobowo Sangalang, Peran Kepolisian Dalam Penanggulangan Berita Hoaks Di Media Sosial Di Provinsi Kalimantan Tengah, *Morality : Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.6, No.1, 2020, halaman 37.

<sup>113</sup>Kompol Aulia Rahmad SIK MH selaku Kasat Lantas, *Wawancara* pada tanggal 5 Juni 2023.



ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yaitu berupa sanksi pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari dan sanksi pidana denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah).<sup>114</sup>

Sebagai contoh ialah salah satu masyarakat kota Jambi yang bernama irwansyah berusia 48 tahun pengendara sepeda motor mengatakan bahwa pernah mengalami diberhentikan dan ditegur langsung oleh salah satu anggota kepolisian di simpang tugu keris kota baru pengendara kendaraan roda dua yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari dan membuat saklar lampu pada kendaraannya dan bukan hanya itu saja tetapi juga tidak menggunakan helm pada saat berkendara bahkan menggunakan knalpot brong dan pada saat itu langsung di berikan pemahaman yang benar terutama tentang Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Dengan adanya sanksi pidana kurungan paling lama 15 hari dan sanksi pidana denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah) kepada pelanggar sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari maka sudah seharusnya diterapkan guna untuk mewujudkan kesadaran hukum masyarakat Kota Jambi akan tertib dalam berlalu lintas termasuk juga menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di siang hari.

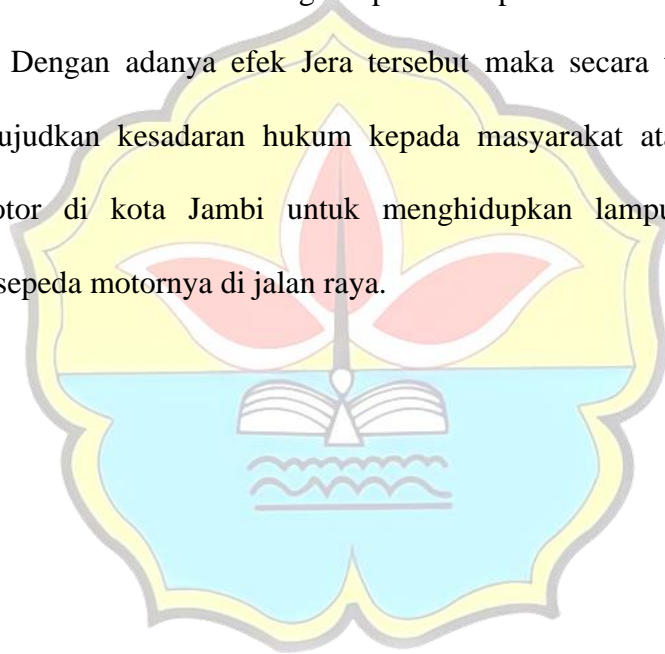
Oleh karena itu, untuk mewujudkan kesadaran hukum kepada masyarakat kota Jambi terkait dengan pemberian sanksi pidana tersebut maka pihak kepolisian melakukan dengan cara menilang pengendara sepeda motor yang

---

<sup>114</sup>Reza Iswanto, *Op.Cit*, halaman 36.

tidak menghidupkan lampu utama di siang hari.<sup>115</sup> Jika dilihat dari tindakan kepolisian dalam melakukan penilangan terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama di siang hari pada kendaraannya maka hal tersebut dianggap wajar.

Dikatakan demikian karena dengan dilakukannya penilangan tersebut memberi efek Jera kepada pelanggar sepeda motor sehingga pengendara sepeda motor tersebut akan menghidupkan lampu utama kendaraannya di siang hari. Dengan adanya efek Jera tersebut maka secara tidak langsung telah mewujudkan kesadaran hukum kepada masyarakat atau pengendara sepeda motor di kota Jambi untuk menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motornya di jalan raya.



---

<sup>115</sup>Kompol Aulia Rahmad SIK MH selaku Kasat Lantas, *Wawancara* pada tanggal 5 Juni 2023.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Berdasarkan penjelasan yang telah disampaikan pada pembahasan dalam skripsi ini maka penulis dapat melakukan kesimpulan dan saran. Adapun kesimpulan dan saran yang akan disampaikan oleh penulis sebagai berikut

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan penjelasan dalam pembahasan skripsi ini maka penulis dapat melakukan kesimpulan sebagai berikut :

1. Kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi adalah masih rendah di bawah 55% belum terwujudnya kesadaran hukum masyarakat Kota Jambi akan kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari.
2. Upaya Kepolisian kedepannya untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di Kota Jambi adalah upaya preventif berupa penyuluhan kepada masyarakat seluruh Kota Jambi maupun sosialisasi melalui media sosial dan upaya represif berupa razia.

#### **B. Saran**

Saran digunakan untuk penyempurnaan di dalam skripsi ini. Adapun saran yang akan diberikan oleh penulis sebagai berikut :

1. Pihak Kepolisian harus melakukan penyuluhan hukum keseluruhan di kota jambi maupun sosialisasi secara langsung ataupun secara online melalui sosial media terkait dengan aturan hukum dan sanksi bagi pengendara sepeda motor, agar terwujudnya kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari pada kendaraan roda dua di kota jambi
2. Pihak Kepolisian agar lebih meningkatkan upaya pencegahan dan penindakan agar masyarakat patuh terhadap undang-undang lalu lintas.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Abdulsyani, *Sosiologi Skematika, Teori, Dan Terapan*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 2002
- Abintoro Prakoso, *Sosiologi Hukum*, Laksbang Grafika, Yogyakarta, 2017
- Adib Bahari, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta, 2010
- Aveldoorn, *Pengetahuan Ilmu Hukum*, Pradya Paramita, Jakarta, 2000
- Bambang Sumarno, *Macam Suku Cadang Kendaraan Bermotor*, OTO Indonesia, Jakarta, 2002
- Beni Ahmad Saebeni, *Sosiologi Hukum*, Pustaka Setia, Bandung, 2006
- Esmi Warrasih, *Pranata Hukum sebagai Telaah Sosiologis*, Suryadaru Utama, Semarang, 2005
- H. Mukhtar, *Bimbingan Skripsi, Tesis Dan Artikel Ilmiah : Panduan Berbasis Penelitian Kualitatif Lapangan Dan Perpustakaan*, Gaung Persada Press, Jakarta, 2007
- H. Slim HS dan Erlies Septiana Nurbaini, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013
- I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, 2016
- Ishaq, *Metode Penelitian Hukum Dan Penulisan Skripsi, Tesis Serta Disertasi*, CV. Alfabeta, Bandung, 2020

- Marwan Mas, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghaila Indonesia, Bogor, 2014
- Masri Singarimbun dan Sofian Effendi, *Metodelogi Penelitian Sosial*, Bumi Aksars, Jakarta, 1966
- Momo Kelana, *Hukum Kepolisian. Perkembangan di Indonesia Suatu studi Histories Komperatif*, PTIK, Jakarta, 1984
- Munir Fuady, *Sosiologi Hukum Kontemporer, Interaksi Kekeuasaan, Hukum dan Masyarakat*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007
- Munir Fuady, *Sosiologi Hukum Kontemporer, Interaksi Kekuasaan, Hukum dan Masyarakat*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007
- Otje Salman S dan Anthon F, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Refika Utama, Bandung, 2000
- Otje Salman, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*, Alumni, Bandung, 2006
- Ronny Prasetya, *Pembobolan Atm : Tinjauan Hukum Perlindungan Nasabah Korban Kejahatan Perbankan*, PT. Prestasi Pustakaraya, Jakarta, 2010
- Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum Makna Dialog Antara Hukum Dan Masyarakat*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009
- Slamet Santoso, *Teori-Teori Psikologi Sosial*, Aditama, Surabaya, 2010
- Soejono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002
- Soejono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012
- Soekanto Soerdjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2006

- Soekanto Soerdjono, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007
- Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali Pers, Jakarta, 1982
- Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008
- Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 1982
- Soerjono Soekanto, *Sanksi dan Efektivitas Sanksi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004
- Soesanto, *Kriminologi*, Genta Publisher, Yogyakarta, 2011
- Sudikno Mertokusumo, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*, Liberti, Yogyakarta, 1981
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabet, Bandung, 2007
- Yati Nurhayati, *Pengantar Ilmu Hukum*, Nusamedia, Bandung, 2020
- Zainuddin, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2006
- Zainudi Ali, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007

## **B. Jurnal Ilmiah**

- Asma Massara dan Achmad Wicaksono, Peran Sepeda Motor Bagi Masyarakat Berpendapatan Rendah Di Kota Makassar, *Jurnal Transportasi Vol. 18, No. 3*, 2018

Azmiati Zuliah, Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagi Pelaku Anak, *Jurnal Warta Edisi* : 53, 2017

Dino Caesaron, Penerapan Rancangan Eksperimen Satu Faktor Untuk Mengetahui Pengaruh Jenis Bahan Bakar Terhadap Jarak Tempuh Sepeda Motor, *Jurnal Konversi Energi dan Manufaktur UNJ, Edisi terbit III, Terbit 51*, 2014

Ellya Rosana, Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat, *Jurnal TAPIs, Vol.10, No.1*, 2014

Fakhlur, Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat Untuk Menjalankan 3 M (Memakai Masker, Mencuci Tangan Dan Menjaga Jarak), *Hermeneutika : Jurnal Ilmu Hukum, Vol.5, No.1*, 2021

Imami Nur Rachmawati, Pengumpulan Data Dalam Penelitian Kualitatif : Wawancara, *Jurnal Keperawatan Indonesia, Volume 11, No.1*, 2007

Prio Luhuring Pambudi dan Puji Astuti, Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, *Novum : Jurnal Hukum, Vol. 8, No. 3*, 2021

Reza Iswanto, Kebijakan Formulasi Hukum Pidana Terkait Wajib Menyalakan Lampu Utama pada Siang Hari Dalam Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Jurnal Wajah Hukum, Vol.3, No.1*, 2019



- Rizki Setyobowo Sangalang, Peran Kepolisian Dalam Penanggulangan Berita Hoaks Di Media Sosial Di Provinsi Kalimantan Tengah, *Morality : Jurnal Ilmu Hukum, Vol.6, No.1, 2020*
- Samuel Yohenson Yoce Matthews Dan I Nengah Suharta, Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor Di Indonesia, *Jurnal Kerta Semaya, Vol. 8, No. 5, 2020*
- Sandi Ramadhan, Lia Mazia dan Endang Pujiastuti, Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Sepeda Motor Bebek Dengan Metode *Simple Additive Weighting, IJSE : Indonesian Journal on Software Engineering, Vol. 4, No. 2, 2018*
- Sari Kusumaningrum dan Bertha Sylvia Pratiwi, Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran Dan Sekitarnya), *Teknika : Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol. 10, No. 1, 2015*
- Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, Gagasan Pengaturan Pengendalian Sepeda Motor Dalam Sistem Transportasi Nasional, *Lex Jurnalica Volume 10 Nomor 1, 2013*
- Yesi Anita, dkk, Manfaat Promotif Dan Preventif Bpjs Sebagai Pemenuhan Hak Kesehatan Bagi Siswa Sekolah Dasar, *Jurnal Inovasi Pendidikan Dan Pembelajaran Sekolah Dasar, Vol.2, No.1, 2018*

### **C. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan

Jalan

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan

Pengemudi

#### **D. Internet**

<https://enoanderson.com/2014/12/01/jenis-sepeda-motor-sport-bike-era-perang-teknologi/>

<https://fahum.umsu.ac.id/pengertian-kesadaran-hukum-dan-pentingnya-dalam-masyarakat/>

<https://jateng.bpk.go.id/hukum/>

<https://news.okezone.com>

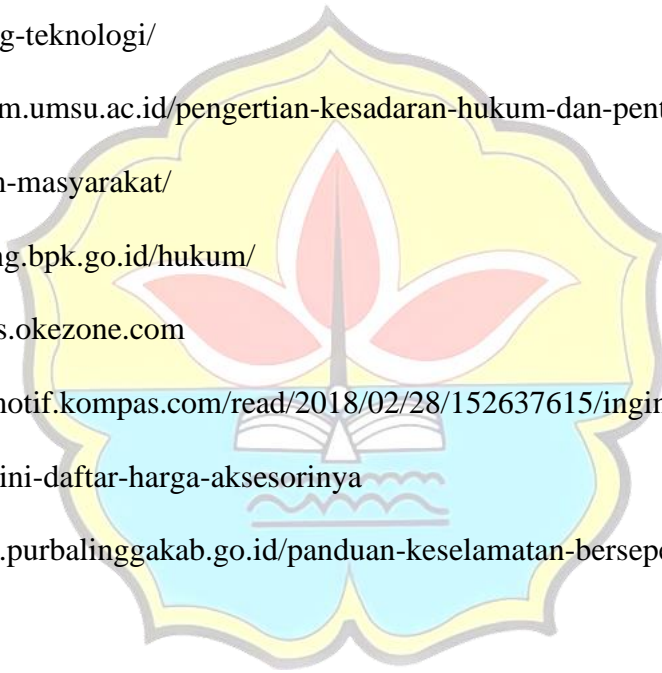
<https://otomotif.kompas.com/read/2018/02/28/152637615/ingin-modif-motor-retro-ini-daftar-harga-aksesorinya>

<https://ppid.purbalinggakab.go.id/panduan-keselamatan-bersepeda-motor-di-jalan/>

<https://uinsgd.ac.id/rendahnya-kesadaran-hukum-di-indonesia/>

<https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6276492/mengapa-terjadi-pelanggaran-hukum-ini-sebabnya>

<https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6276492/mengapa-terjadi-pelanggaran-hukum-ini-sebabnya>



<https://www.inews.id/otomotif/motor/mengenal-8-jenis-sepeda-motor-dari-model-skuter-hingga-touring>

<https://www.kompas.com/skola/read/2023/04/14/170000769/sepeda-motor--pengertian-dan-jenisnya>

<https://www.liputan6.com/otomotif/read/3242446/ingat-alasan-sepeda-motor-wajib-menyalakan-lampu-di-siang-hari>

