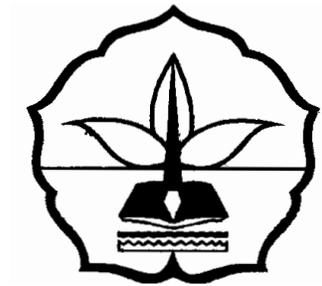


**EFEKTIFITAS SANKSI PIDANA DALAM PASAL 291 UU NO.22 TAHUN 2009
TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS YANG TIDAK MEMAKAI HELM SNI
DI WILAYAH HUKUM POLRES KERINCI**



T E S I S

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum
Pada
Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum
Universitas Batanghari**

Oleh :

PRAMUDYA UTAMA
NPM: B 16031056

**MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS BATANGHARI
JAMBI
2018**

**EFEKTIFITAS SANKSI PIDANA DALAM PASAL 291 UU NO.22
TAHUN 2009 TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS YANG TIDAK MEMAKAI
HELM SNI DI WILAYAH HUKUM POLRES KERINCI**

ABSTRAK

Banyak kendaraan roda dua yang ada di Kabupaten Kerinci, terkadang lalai atau bahkan sengaja tidak menggunakan helm yang berstandarisasi Nasional Indonesia (SNI) saat berkendara, dan tidak mematuhi rambu-rambu dalam berkendara dengan mengabaikan keamanan dan keselamatan berkendara sehingga tidak jarang pelanggaran lalu lintas yang mereka lakukan menimbulkan korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan raya. Dari penelitian yang penulis lakukan di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort (Satlantas Polres) Kerinci, pada saat melakukan razia di wilayah hukum Polres Kerinci, kebanyakan pengendara yang melakukan pelanggaran adalah tidak memakai helm SNI dan tidak membawa kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Banyaknya warga masyarakat di wilayah hukum Polres Kerinci yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut beragam diantaranya adalah ketidaktahuan akan peraturan atau belum tersosialisasikannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini dengan baik, kurangnya kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas dan masih banyak lainnya. Keadaan Masyarakatnya di Kabupaten Kerinci pada umumnya sudah cukup maju, hanya saja kurangnya kesadaran diri yang membuat mereka melakukan pelanggaran. Didalam pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sudah jelas dan terang bahwa bagi pengendara kendaraan bermotor atau roda dua di wilayah hukum Polres Kerinci yang tidak menggunakan helm berstandarisasi nasional Indonesia maka akan dikenakan sanksi pidana kurungan 1 (satu) bulan dan denda Rp.250.000,

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini secara *Sosio Legal Research*, yakni penelitian dengan melihat praktek hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam kehidupan sosial masyarakat. Penelitian yang penulis lakukan dalam tesis ini dengan menggunakan penelitian yang bersifat “Deskriptif Analistis”, yaitu menggambarkan dan menganalisa suatu peristiwa hukum yang terjadi dengan memaparkan kejadian-kejadian yang ada, dalam hal ini berkaitan dengan penelitian penulis. Sedangkan Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan secara *Yuridis empiris*, yakni dengan mempelajari berbagai aturan perundang-undangan yang berlaku, dihubungkan dengan fakta yang sebenarnya terjadi dilapangan. Dalam penelitian tesis ini juga dipaparkan mengenai efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci, dan faktor apa saja yang mempengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 291 mengenai pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci, serta tindakan yang dilakukan oleh Aparat Penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.

Kata Kunci : Efektifitas, Undang-Undang , Lalu Lintas.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum.wr.wb

Allah Subhanallahu Wata'allah, telah memberikan banyak nikmat dan rahmat-Nya sehingga kita masih diberikan kesehatan dalam menjalankan aktivitas hidup Salawat teriring salam pada Nabi Muhammad SAW yang telah membawa kita dari alam kegelapan menuju alam yang terang saat ini,.

Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan maupun sumbangsih bagi penulis dalam menyelesaikan Tesis ini, terutama penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak H. Fachruddin Razi, SH.,MH selaku Rektor Universitas Batanghari Jambi
2. Bapak Dr.Muslih,SH.,M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi
3. Bapak Prof. H. Abdul Bari Azed,SH.,MH.,P.Hd selaku Ketua Program Studi Magister Hukum Universitas Batanghari Jambi
4. Ibu Hj.Suzanalisa,SH.,MH selaku Sekretaris Program Magister Hukum Universitas Batanghari Jambi
5. Bapak Dr. Ruslan Abdul Gani,SH.,MH selaku Pembimbing Utama
6. Bapak H.Iman Hidayat,SH.,MH Selaku Pembimbing Kedua.
7. Para Dosen dan Karyawan/i Magister Hukum Universitas Batanghari Jambi yang telah sumbang saran kepada penulis dalam menyelesaikan Tesis ini
8. Kepada Bapak Iptu. Angga Luvyanto,S.Pd.,MH selaku Kepala Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Kerinci yang banyak memberikan data dan bahan dalam penelitian ini,
9. Aipda Suyatno, dan Brigadir Debi Rusadi selaku Anggota Polisi Lalu Lintas Pada Polres

Kerinci yang telah banyak memberikan masukan dan saran dalam penelitian penulis.

10. Kepada para responden pengendara sepeda motor di wilayah hukum Polres Kerinci yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
11. Kepada rekan-rekan sesama mahasiswa Magister Hukum yang telah banyak memberikan bantuan dan dukungan dalam penyelesaian penulisan Tesis ini
12. Ayahanda dan Ibunda yang paling Penulis sayangi yang telah memberikan do'a dalam penyelesaian Tesis ini
13. Kepada Istri Penulis yang tercinta, terima kasih telah menjadi semangat dan memberikan dorongan dan dukungan bagi penulis untuk memacu penulis lebih tekun menyelesaikan penulisan Tesis ini.

Penulis berharap semoga penulisan Tesis ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, khususnya bagi mahasiswa Magister Hukum Universitas Batanghari Jambi.

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PERSETUJUAN	i
TESIS	
ABSTRAK	ii
.....	
KATA PENGANTAR	iii
.....	
DAFTAR ISI	v
.....	
DAFTAR TABEL	vii
.....	
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
.....	
B. Perumusan Masalah	11
.....	
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	11
.....	
D. Kerangka Konseptual	13
.....	
E. Landasan Teoritis	15
.....	
F. Metodologi Penelitian	21
.....	
G. Sistematika Penulisan	24
.....	
BAB I : TINJAUAN UMUM MENGENAI PENEGAKAN HUKUM	
A. Pengertian Penegakan Hukum	26
.....	

B. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum	29
.....	
C. Lembaga Penegak Hukum	39

...

BAB I : TINJAUAN UMUM MENGENAI PELANGGARAN LALU LINTAS DAN HELM SNI

A. Defenisi Pelanggaran Lalu Lintas	51
B. Tugas dan Fungsi Polisi bidang Lalu Lintas	55
.....	
C. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas	57
.....	
D. Akibat Hukum Pelanggaran Lalu Lintas	64
.....	
E. Standar Nasional Indonesia (SNI)	72
.....	
F. Pemberlakuan SNI	85
.....	
G. Helm SNI	87
.....	

BAB IV :PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Efektifitas Sanksi Pidana dalam Pasal 291 UU No.22 Tahun 2009 Terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai Helm SNI Di wilayah Hukum Polres Kerinci	94
B. Faktor yang mempengaruhi penegakan UU No.22 Tahun 2009 Pasal 291 mengenai Pelanggaran lalu lintas oleh pengendara Motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci	108
C. Tindakan yang dilakukan aparat penegak hukum dalam Menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor	

Yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci	118
--	------------

BAB V : PENUTUP

A. Kesimpulan.....	125
B. Saran	126

DAFTAR PUSTAKA

BIODATA

BAB. I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada dasarnya manusia membutuhkan adanya rasa aman dan menginginkan suatu kehidupan yang nyaman. Salah satu contoh dari tindakan anggota masyarakat yang dapat mengganggu kenyamanan dan ketertiban umum adalah pelanggaran terhadap ketentuan hukum dan rambu-rambu dalam berlalu lintas yang dapat menimbulkan korban bagi sesama pengguna jalan. Permasalahan pelanggaran lalu lintas didalam masyarakat sering terjadi, dikarenakan ketidakseriusan masyarakat dalam menanggapi suatu aturan di jalan raya. Terkadang aturan hukum tersebut diabaikan, sehingga menimbulkan banyak permasalahan hukum, bahkan hingga dapat menyebabkan orang lain menjadi korban.

Jika dilihat keberadaan hukum pada hakekatnya merupakan rangkaian peraturan-peraturan mengenai tingkah laku orang-orang sebagai anggota suatu masyarakat, sedang satu-satunya tujuan dari hukum ialah mengadakan keselamatan, bahagia dan tata tertib dalam masyarakat itu. Dengan kata lain hukum merupakan serangkaian aturan yang berisi perintah ataupun larangan yang sifatnya memaksa demi terciptanya suatu kondisi yang aman, tertib, damai dan tentram, serta terdapat sanksi bagi siapapun yang melanggarnya.¹

Hukum itu bukanlah suatu hal yang statis, hukum dari waktu ke waktu

¹ Wirjono Prodjodikoro, 1984, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Sumur, Bandung, hal. 9

senantiasa mengalami perkembangan. Hal ini merupakan suatu konsekuensi logis dikarenakan pertumbuhan dan perkembangan hukum itu sendiri dipengaruhi oleh faktor. Hukum yang ada sekarang ini tidak muncul secara tiba-tiba begitu saja, melainkan merupakan hasil dari suatu perkembangan tersendiri, maka yang dimaksudkan adalah bahwa terdapat hubungan yang erat dan timbal balik antara hukum dengan masyarakat. Hal tersebut memang seharusnya terjadi demikian karena bagaimana pun juga keberadaan hukum terutama ada di masyarakat.

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaanya dilakukan oleh pemerintah. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh Negara yang pembinaanya dilakukan oleh pemerintah. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di Negara-negara yang sedang berkembang. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. Lalu lintas kendaraan yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan yang mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas seperti kemacetan,

pelanggaran maupun kecelakaan lalu lintas.

Dari penelitian yang penulis lakukan di wilayah Kabupaten Kerinci, diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Kerinci pada saat ini mengalami peningkatan, baik yang didominasi kendaraan bermotor roda dua, kendaraan roda empat pribadi, maupun angkutan umum serta kendaraan truk dan bus berkapasitas besar. Meningkatnya jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Kerinci juga tentunya dipengaruhi oleh semakin banyaknya masyarakat yang berdomisili di Kabupaten Kerinci serta tingkat penghasilan rata-rata masyarakat yang mengalami peningkatan. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang ada harus diimbangi dengan pembangunan sarana umum dan jalan raya demi ketertiban dan keamanan berkendara. Dampak dari bertambahnya jumlah kendaraan bermotor dan semakin lancarnya sarana transportasi jalan raya yang ada di Kabupaten Kerinci, secara langsung maupun tidak langsung membawa pengaruh positif dan negatif untuk masyarakat.

Pengaruh positif yang diterima masyarakat, seperti semakin mudahnya akses jalan yang bisa digunakan oleh masyarakat, sehingga masyarakat dapat melakukan mobilisasi dari satu tempat ke tempat lain yang mereka kehendaki dalam waktu yang singkat. Sedangkan pengaruh negatif dari lalu lintas jalan raya yang lancar terkadang sering menimbulkan adanya kecelakaan lalu lintas. Hal ini dikarenakan masyarakat sering memacu kendaraan di jalan raya dengan kecepatan yang tinggi sehingga tidak mampu mengontrol laju kendaraannya.

Terutama bagi kendaraan roda dua yang ada di Kabupaten Kerinci,

terkadang masyarakat pengguna kendaraan bermotor lalai atau bahkan sengaja tidak menggunakan helm yang berstandarisasi Nasional Indonesia (SNI) saat berkendara, dan tidak mematuhi rambu-rambu dalam berkendara dengan mengabaikan keamanan dan keselamatan berkendara sehingga tidak jarang pelanggaran lalu lintas yang mereka lakukan menimbulkan korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan raya.

Aparat penegak hukum dalam hal ini Polisi Lalu Lintas memiliki peranan yang sentral dalam penegakan hukum berlalu lintas, seperti mengatur lancarnya lalu lintas jalan, dan juga mempunyai dapat berperan sebagai pencegah (*politie toezicht*) pelanggaran dan sebagai penindak (*politie dwang*) dalam fungsi politik. Di samping itu polisi lalu lintas juga melakukan fungsi *regeling*, misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk melengkapi dengan segitiga pengaman dan fungsi *bestuur* khususnya dalam hal perizinan (*begunstiging*) misalnya, mengeluarkan Surat Izin Mengemudi.²

Dari data yang penulis peroleh di Kepolisian Resort (Polres) Kerinci, selama dua tahun terakhir terhitung sejak tahun 2016 sampai dengan tahun 2017 jumlah angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Kabupaten Kerinci terbilang cukup tinggi. Pada tahun 2016 terdapat sebanyak 2.229 kasus pelanggaran lalu lintas dan yang diproses sampai ke Pengadilan berjumlah sekitar 2.131 dan 98 diberikan peringatan dan diselesaikan ditempat.

Dari jumlah 2.229 kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah

² Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1989), h. 58.

hukum Polres Kerinci, terdapat sebanyak 751 kasus pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menggunakan/memakai helm SNI, dan sisanya 1.478 diisi oleh kasus pelanggaran lalu lintas lainnya seperti pengemudi sepeda motor roda dua yang tidak membawa surat-surat kelengkapan kendaraan bermotor SIM/STNK , pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalahkan lampu utama dipagi/siang hari, Pengemudi kendaraan bermotor yang menerobos lampu merah, pengemudi kendaraan bermotor yang membawa penumpang melampaui kapasitas, dan melanggar rambu-rambu larangan.

Sedangkan pada tahun 2017 terdapat sebanyak 3.975 kasus pelanggaran lalu lintas dan yang diproses sampai ke Pengadilan sebanyak 3.890 sedangkan sisanya sebanyak 85 kasus diberikan peringatan dan diselesaikan ditempat. Dari jumlah 3.975 kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci, terdapat sebanyak 1.046 kasus pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menggunakan/memakai helm SNI. Kesemua kasus pelanggaran lalu lintas ini dilakukan didapat pada saat dilakukan razia rutin oleh Tim Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resort (Polres) Kerinci di wilayah hukum Kabupaten Kerinci dan Kota Sungai Penuh.

Dari penelitian yang penulis lakukan di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort (Satlantas Polres) Kerinci, pada saat melakukan razia di wilayah hukum Polres Kerinci, kebanyakan pengendara yang melakukan pelanggaran adalah tidak memakai helm SNI dan tidak membawa kelengkapan surat-surat

kendaraan bermotor seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Selain itu untuk pelaku pelanggaran lalu lintas terbanyak dilakukan oleh anak-anak yang masih berstatus pelajar, dimana mereka tidak mematuhi peraturan lalu lintas selaku pengendara dan penumpangnya juga tidak mengenakan helm SNI.

Banyaknya warga masyarakat di wilayah hukum Polres Kerinci yang melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut beragam diantaranya adalah ketidaktahuan akan peraturan atau belum tersosialisasikannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini dengan baik, kurangnya kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas dan masih banyak lainnya. Keadaan Masyarakatnya di Kabupaten Kerinci pada umumnya sudah cukup maju, hanya saja kurangnya kesadaran diri yang membuat mereka melakukan pelanggaran-pelanggaran.

Adanya anggapan masyarakat bahwa jika melakukan pelanggaran lalu lintas dan dikenakan sanksi tilang oleh Polisi, cukup dengan memberikan sejumlah uang maka dapat terlepas dari sanksi tilang mengancam, mengakibatkan lemahnya kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat terhadap aturan lalu lintas yang berlaku.

Pelanggaran lalu lintas juga merupakan salah satu penyebab yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Terutama karena faktor manusia pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Namun dapat juga ditemukan penyebab di luar faktor manusia seperti ban pecah, rem yang tidak berfungsi, jalan berlubang, dan permasalahan lainnya.

Perbedaan tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap aturan yang

berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antar pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum bagi pengguna jalan raya di wilayah hukum Polres Kerinci.

Pemberlakuan tilang terasa belum efektif sampai saat ini sebagai alat dalam menegakkan peraturan perundang-undangan dan sarana dalam meningkatkan disiplin masyarakat pemakai atau pengguna jalan, sehingga angka pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Kerinci belum bisa diminimalisir.

Setiap masyarakat selaku pengguna jalan raya dengan mengemudikan kendaraan bermotor, maka tunduk dan terikat pada ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya akan disingkat menjadi UNDANG-UNDANG LLDAJ) sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang dipandang tidak relevan lagi bagi masyarakat Indonesia.

Lalu lintas merupakan topik pembahasan yang sangat menarik untuk diperbincangkan. Di dalamnya tergambar suasana yang, penuh dengan ketidaksempurnaan sertaterkadang terdapat sikap individualistis pengendara kendaraan bermotor yang tinggi. Kondisi seperti ini bukan hanya terjadi di era modern, dimana pertumbuhan kendaraan yang ada di jalanan sudah sangat pesat. Namun, sejak Indonesia belum merdeka, lalu lintas sudah dianggap sebagai sebuah persoalan yang perlu mendapat perhatian khusus.

Sebelum kemerdekaan perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Undang-undang ini dibuat oleh pemerintah Hindia-Belanda yang pada saat itu berkuasa di Indonesia. Aturan Lalu Lintas dikeluarkan sejak 11 November 1899. Meski demikian, peraturan ini baru resmi diberlakukan sejak tanggal 1 Januari 1990, sejak saat itu peraturan tentang lalu lintas terus berkembang dan mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan zaman. Pada tahun 1992 pemerintah bersama DPR membahas Undang-Undang baru yang dianggap sesuai dengan kondisi saat itu. Peraturan tersebut dituangkan dalam Undang-Undang No.14 Tahun 1992. Dalam Undang-Undang tersebut disebutkan beberapa ketentuan yang disertai ancaman tegas bagi para pelanggar seperti ancaman denda yang cukup besar.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah agar masyarakat dapat mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku dalam Undang-undang ini, mengingat begitu banyaknya revisi peraturan dalam Undang-undang yang baru ini. Semua peraturan yang dikeluarkan ini agar dapat menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalannya lalu lintas kendaraan bermotor di jalan raya. Maksud dikeluarkannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini karena Undang-undang lalu lintas yang lama itu sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman terutama karena pesatnya perkembangan kemajuan teknik dibidang pengangkutan di jalan raya.

Didalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur

dengantegas mengenai sanksi pidana bagi pengguna kendaraan bermotor roda dua yang tidak menggunakan helm SNI. Dimana dalam Pasal 291 disebutkan bahwa :

- (1) Sanksi bagi pengendara motor yang tidak memakai helm Standar Nasional Indonesia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,-
- (2) Sanksi untuk pengemudi yang membiarkan penumpangnya yang tidak memakai helm dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,-.

Ketentuan yang diatur didalam pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sudah jelas dan terang bahwa bagi pengendara kendaraan bermotor atau roda dua di wilayah hukum Polres Kerinci yang tidak menggunakan helm berstandarisasi nasional Indonesia maka akan dikenakan sanksi pidana kurungan 1 (satu) bulan dan denda Rp.250.000,-.

Pembuatan berbagai aturan mengenai lalu lintas merupakan upaya dan harapan dari pemerintah untuk dapat menciptakan ketertiban berlalu lintas di jalan raya. Lebih dari itu dengan adanya aturan yang sifatnya memaksa tersebut, mampumencegah timbulnya berbagai kondisi yang tidak diinginkan.

Sebagaimana tujuan dari penetapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, makasegala kegiatan yang berhubungan dengan lalu lintas harus mampu memiliki peran untuk meningkatkan kualitas kehidupan bangsa. Apabila sarana transportasi dan berlalu lintas sudah memiliki kualitas memadai secara otomatis mendukung dinamika kehidupan masyarakat dengan segala mobilitasnya.

Ketertiban lalu lintas dapat dicapai apabila semua lapisan masyarakat sudah memiliki pandangan yang sama tentang pentingnya penerapan undang-

undanglalu lintas, termasuk masyarakat di Kabupaten Kerinci harapannya. Ketertiban lalu lintas harus menjadi gaya hidup agar setiap orang menyadari tertib lalu lintas bukan sesuatu hal yang terpaksa.

Sebenarnya diperlukan kesadaran hukum pada diri pengendara sepeda motor. Kesadaran hukum merupakan penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran hukum penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik serta aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan lalu lintas yang ada. Pengendara yang mempunyai kesadaran hukum penuh dalam berkendara tentunya tidak akan bersikap ceroboh yang dapat membahayakan keselamatan dirinya sendiri maupun orang lain.

Pemerintah melalui Korps Lalu Lintas atau Korlantas Polri, menciptakan sebuah jargon yang ditujukan kepada semua orang agar mereka mau turut berperan serta di dalam proses penciptaan ketertiban lalu lintas. Jargon yang dibuat Polri sendiri berbunyi “Jadilah Pelopor Keselamatan Berlalu Lintas” yang terpasang di setiap baliho yang ada di persimpangan. Akan tetapi pada kenyataannya, harapan pemerintah dan aparat kepolisian negara belum bisa terwujud dengan baik, karena masih banyaknya masyarakat yang mengabaikan peraturan lalu lintas yang berlaku, termasuk salah satunya yaitu pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Kepolisian Resort Kerinci.

Berkaitan dengan uraian yang telah penulis kemukakan di atas, maka penulis tertarik untuk menuangkannya ke dalam karya ilmiah dalam bentuk penelitian tesis dengan judul: *“Efektifitas Sanksi Pidana dalam Pasal 291*

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas yang Tidak Memakai Helm SNI Di Wilayah Hukum Polres Kerinci”.

B. Perumusan Masalah

Untuk memudahkan pembahasan penulisan karya ilmiah proposal penelitian tesis ini sehingga membawa hasil yang diharapkan, maka penulis merasa perlu membatasi permasalahan yang akan dibahas, sehingga tidak keluar dari topik permasalahan sebagai berikut ;

1. Bagaimana efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci ?
2. Faktor apa saja yang Mempengaruhi Penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 291 Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Motor Yang Tidak Memakai Helm SNI Di Wilayah Hukum Polres Kerinci ?
3. Bagaimana tindakan yang dilakukan oleh Aparat Penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci ?

C. Tujuan Penelitian dan Tujuan Penulisan

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- 1.1 Untuk menganalisis mengenai efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci;

- 1.2 Untuk menganalisis Faktor apa saja yang Mempengaruhi Penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 291 Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Motor Yang Tidak Memakai Helm SNI Di Wilayah Hukum Polres Kerinci;
- 1.3 Untuk menganalisis tindakan yang dilakukan oleh Aparat Penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah:

- 2.1 Secara akademis, sebagai salah satu persyaratan guna meraih gelar Magister Hukum (S.2) pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari.
- 2.2 Secara Praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi di lingkungan Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari dan menjadi sumbangan pemikiran yang positif dalam kontribusi ilmu hukum serta menambah wawasan penulis terutama yang berkaitan dengan efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.
- 2.3 Secara Teoritis, diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan perbaikan dalam tata cara berlalu lintas dan mencegah terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat secara umum.

D. Kerangka Konseptual

Untuk memberikan gambaran yang jelas dan menghindari penafsiran yang berbeda-beda dalam mengartikan istilah yang digunakan dalam penelitian tesis ini, maka penulis memberikan batasan dari konsep terkait dengan judul ini dengan memberukan defenisi-defenisi dari beberapa istilah yang ada, yaitu sebagai berikut :

1. Efektifitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, efektifitas berasal dari kata efektif. Yang dimaksud dengan efektif adalah *ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya); manjur atau mujarab (obat); dapat membawa hasil; berhasil guna (usaha,tindakan)*. Dengan demikian efektifitas adalah suatu pencapaian tujuan secara tepat atau pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan.³

Efektifitas merupakan unsur pokok untuk mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditentukan didalam setiap organisasi, kegiatan ataupun program. Disebut efektif apabila telah tercapai tujuan atau sasaran seperti yang telah ditentukan. Hal ini sesuai dengan pendapat H. Emerson sebagaimana dikutip oleh Soewarno Handyaningrat.S yang menyatakan bahwa efektifitas adalah pengukurun dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.⁴

³Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional Republik Indonesia “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”, Balai Pustaka, Jakarta, 1990.hal.231

⁴ Soewarno Handyaningrat,2006. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta : Gunung Agung. Hal.16

2. Sanksi Pidana

Sanksi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah tanggungan (tindakan, hukuman, dan sebagainya) untuk memaksa orang menepati perjanjian atau menaati ketentuan undang-undang.⁵ didalam Kamus Hukum, pengertian Sanksi dalam bahasa Belanda *Sanctie* yang berarti Hukuman; Sangsi.⁶ Menurut Roslan saleh menegaskan bahwa pidana adalah reaksi atas delik dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja dilimpahkan Negara kepada pembuat delik.⁷

Sedangkan yang dimaksud dengan Sanksi pidana merupakan suatu jenis sanksi yang bersifat nestapa yang diancam atau dikenakan terhadap perbuatan atau pelaku perbuatan pidana atau tindak pidana yang dapat mengganggu atau membahayakan kepentingan hukum.⁸

3. Pelanggaran lalu lintas

Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain daripada perbuatan melawan hukum.⁹ Sedangkan Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah “*politis-on recht*” dan kejahatan adalah “*crimineel - on recht*”.¹⁰

⁵*Ibid.*,hal..667.

⁶Yan Pramadya Puspa “*Kamus Hukum Edisi Lengkap*” Bahasa Belanda,Indonesia,Inggris, Penerbit:Aneka Ilmu, Semarang,Indonesia,1977. Hal.750.

⁷ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Jakarta ; Raja Grafindo Persada, 2011,hal.81.

⁸ Tri Andrisman, *Asas – Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung, Unila,2009.hal.8

⁹Wirjono Prodjodikoro,2003.*Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung:Refika Aditama,hal.33.

¹⁰ Bambang Poernomo, 2002, *Dalam Asas - Asas Hukum Pidana* , Jakarta, Ghalia

Didalam pengertian umum yang diatur oleh Undang-undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Pasal 1 Undang-undang No. 22 Tahun 2009), tidak ditemukan adanya pengertian secara limitative tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan.¹¹

4. Helm SNI

Helm SNI adalah helm yang telah tersertifikasi kualitasnya oleh badan standarisasi yang ditunjuk oleh pemerintah Indonesia. Helm tersebut telah memenuhi persyaratan material dan konstruksi, serta lolos berbagai pengujian. Terkait dengan bentuk helm telah diatur dalam SNI No.1811 Tahun 2007, dalam lembar keputusan tersebut disebutkan spesifikasi yang harus dipenuhi sehingga mendapatkan sertifikasi SNI.¹²

E. Landasan Teoritis

Secara konsepsional, inti dari penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto; terletak pada kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantahkan serta sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Penegakan hukum

Indonesia, hal. 40

¹¹ Naning Rondlon, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Jakarta, Bina Ilmu, hal 19.

¹²https://www.bsn.go.id/main/berita_det/1581#VyNmBUxXDd diakses pada 20 Februari 2018

bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan namun juga sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim.¹³

Soerjono Soekanto dalam bukunya yang berjudul “Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum” mengemukakan ada 5 faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu:

- 1) Faktor hukumnya sendiri, yang di dalam tulisan ini akan dibatasi pada undang-undang saja.
- 2) Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas 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.¹⁴

Efektifitas penegakkan hukum pidana amat berkaitan erat dengan efektifitas sistem peradilan pidana karena penegakkan hukum pidana dilakukan melalui sistem atau tata peradilan pidana.

Sidik Sunaryo mengatakan bahwa efektifitas hukum sangat bergantung pada faktor substansi (peraturan perundang-undangan), faktor struktural (aparatur penegak hukum), dan faktor kultur (masyarakat). Ketiga faktor tersebut secara bersama-sama atau sendiri-sendiri akan mempengaruhi efektif atau tidaknya hukum.¹⁵

Sementara itu, menurut Howard dan Mummery sebagaimana dikutip oleh Sidik Sunaryo, efektifitas hukum mempunyai syarat sebagai berikut :

¹³<http://naskah.paper.seminar.hukum.nasional.ke.IV.Jakarta>,”penegakan hukum dan kesadaran hukum”.soerjono soekanto.1979. Diakses pada 20 Februari 2018

¹⁴ Soerjono Soekanto, 2004. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta.hal.8.

¹⁵Sidik Sunaryo, *Sistem Peradilan Pidana*, Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang, Malang,2004.,hal.59

1. Undang-undang harus dirancang dengan baik, kaidah-kaidah yang mematokinya harus dirumuskan dengan jelas dan dapat dipahami dengan kepastian. Tanpa patokan-patokan yang jelas seperti itu, orang sulit untuk mengetahui apa yang sesungguhnya diharuskan, sehingga undang-undang tidak akan efektif.
2. Undang-undang itu dimana mungkin, seyogyanya bersifat melarang, dan bukannya bersifat mengharuskan. Dapat dikatakan bahwa hukum prohibitorum itu pada umumnya lebih mudah dilaksanakan ketimbang hukum mandatur.
3. Sanksi yang diancamkan dalam undang-undang itu haruslah berpadanan dengan sifat undang-undang yang dilanggar. Suatu sanksi yang mungkin tepat untuk suatu tujuan tertentu, mungkin saja dianggap tidak tepat untuk tujuan lain.
4. Berat sanksi yang diancamkan kepada si Pelanggar tidaklah boleh keterlaluan. Sanksi yang terlalu berat dan tidak sebanding dengan macam pelanggarannya akan menimbulkan keengganan dalam hati para penegak hukum untuk menerapkan sanksi itu secara konsekuen terhadap orang-orang golongan tertentu.
5. Kemungkinan untuk mengamati dan menyidik perbuatan-perbuatan yang dikaedahi dalam undang-undang harus ada. Hukum yang dibuat untuk melarang perbuatan-perbuatan yang sulit dideteksi, tentulah tidak mungkin efektif. Itulah sebabnya hukum berkehendak mengontrol kepercayaan atau keyakinan orang tidak mungkin akan efektif.
6. Hukum yang mengandung larangan-larangan moral akan jauh lebih efektif ketimbang hukum yang tidak selaras dengan kaedah-kaedah moral, atau yang netral. Seringkali kita menjumpai hukum yang demikian efektifnya, sehingga kehadirannya seakan-akan tidak diperlukan lagi, karena perbuatan-perbuatan yang tidak dikehendaki itu juga sudah dicegah oleh daya kekuatan moral dan norma sosial. Akan tetapi, ada juga hukum yang mencoba melarang perbuatan-perbuatan tertentu sekalipun kaidah-kaidah moral tak berbicara apa-apa tentang perbuatan itu. Misalnya, larangan menunggak pajak. Hukum seperti itu jelas kalah efektif jika dibandingkan dengan kaedah hukum yang mengandung paham dan pandangan moral didalamnya.
7. Agar hukum itu bisa berlaku efektif, mereka yang bekerja sebagai pelaksana-pelaksana hukum harus menunaikan tugas dengan baik. Mereka harus mengumumkan undang-undang secara luas. Mereka harus menafsirkannya secara seragam dan konsisten serta sedapat mungkin senafas atau senada dengan bunyi penafsiran yang mungkin coba dilakukan oleh warga masyarakat yang terkena. Aparat-aparat penegak hukum harus juga bekerja keras tanpa mengenal jemu untuk menyidik dan menuntut pelanggar-pelanggar.
8. Akhirnya, agar suatu undang-undang dapat efektif, suatu standar hidup sosio ekonomi yang minimal harus ada didalam masyarakat. Pula,

didalam masyarakat ini, ketertiban umum sedikit atau banyak harus mudah terjaga.¹⁶

Gangguan terhadap penegakan hukum mungkin terjadi, apabila ada ketidakserasian antara nilai, kaidah dan pola perilaku. Gangguan tersebut terjadi apabila terjadi ketidak serasian antara nilai-nilai yang berpasangan, yang menjelma di dalam kaidah-kaidah yang bersimpang siur, dan pola perilaku tidak terarah yang mengganggu kedamaian pergaulan.¹⁷

Ruang Lingkup istilah “penegakan hukum” sangat luas sekali, oleh karena mencakup mereka yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung di bidang hukum. Menurut Mardjono Reksodiputro, SH.MA, mereka-mereka yang di golongkan sebagai penegak hukum dalam Sistem Peradilan Pidana yaitu :

1. Kepolisian dikenal sebagai (Penyidik)
2. Kejaksaan sebagai (Penuntut Umum)
3. Pengadilan sebagai (Yang Mengadili dan memutus Perkara)
4. Advokat sebagai (Pembela).¹⁸

Masalah penegakan hukum, baik secara “*in abstracto*” maupun secara “*in concreto*”. Merupakan masalah actual yang akhir-akhir ini mendapat sorotan tajam dari masyarakat. Terhadap masalah ini pun, Perguruan Tinggi Hukum tentunya tidak dapat tinggal diam untuk ikut berperan meningkatkan kualitas penegakan hukum. Minimal melakukan reorientasi/reevaluasi terhadap peranan yang selama ini telah dilakukan,

¹⁶*Ibid.*, hal.11-13.

¹⁷*Ibid.*,

¹⁸ Mardjono Reksodiputro, *Hak Asasi Manusia Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Kumpulan Karangan Buku Ketiga, Lembaga Kriminologi. UI. Jakarta. 2007 . hal.84.

untuk kemudian melakukan reformasi.¹⁹

Banyaknya produk legislative yang bermasalah dan belum tuntasnya kebijakan legislasi nasional, merupakan masalah yang harus diatasi oleh badan legislative. Namun lembaga Perguruan Tinggi Hukum juga harus ikut membenahi dan memikirkan bagaimana meningkatkan kualitas pembuatan peraturan perundang-undangan itu. Setidak-tidaknya Perguruan Tinggi Hukum perlu melakukan reorientasi, reevaluasi, dan reformasi terhadap kurikulum dan metode pendidikan hukum selama ini.

Perlunya reorientasi, reevaluasi dan reformasi kurikulum dan metode pendidikan hukum yang mengarah pada kemampuan untuk membuat/memperbaharui hukum (*“law making/law reform”*) mutlak harus dilakukan, karena masalah besar dan kebutuhan yang dihadapi Indonesia sejak kemerdekaan berbeda dengan masalah kebutuhan yang dihadapi penjajah Belanda sewaktu mendirikan fakultas hukum di Indonesia. Pada waktu itu penjajah Belanda sudah memiliki berbagai perangkat peraturan perundang-undangan dan kodifikasi hukum positif (antara lain: Wvs, BW, WvK), sehingga Belanda tidak begitu menghadapi masalah tentang bagaimana membuat hukum positif. Masalah/kebutuhan yang dihadapi adalah, bagaimana membentuk SDM yang mampu menguasai dan menerapkan hukum positif yang sudah ada. Oleh karena itu, kurikulum Fakultas Hukum lebih difokuskan pada Ilmu Hukum Positif yang lebih merupakan “ilmu untuk menerapkan norma hukum positif.

¹⁹*Ibid.*,

Selanjutnya bila kita lihat ruang lingkup dan istilah “penegakan hukum” adalah luas sekali oleh karena mencakup mereka yang secara langsung maupun tidak langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum.²⁰ Mereka-mereka yang termasuk bertugas dibidang penegakan hukum diantaranya kepolisian, kejaksaan, kehakiman, lembaga pemasyarakatan dan kepengacaraan.

Secara sosiologis, maka setiap penegak hukum tersebut mempunyai kedudukan (status) dan peran (*role*). Kedudukan sosial merupakan posisi tertentu di dalam struktur kemasyarakatan, yang mungkin tinggi, sedang-sedang saja atau rendah. Kedudukan tersebut sebenarnya merupakan suatu wadah, yang isinya adalah hak dan kewajiban-kewajiban tertentu. Hak-hak kewajiban tadi merupakan peranan tertentu, lazimnya dinamakan pemegang peran (*role occupant*). Suatu hak sebenarnya merupakan wewenang untuk berbuat atau tidak berbuat, sedangkan kewajiban adalah bebas atau tugas.

Suatu peran tertentu, dapat dijabarkan kedalam unsur-unsur sebagai berikut:

1. Peranan yang ideal (*ideal role*).
2. Peranan yang seharusnya (*expected role*)
3. Peranan yang oleh diri sendiri (*perceived role*)
4. Peranan yang sebenarnya dilakukan (*actual role*)²¹

Peranan yang sebenarnya dilakukan kadang-kadang juga dinamakan “*role performance*” atau “*role playing*”, kiranya dapat dipahami, bahwa peranan yang ideal dan yang seharusnya datang dari atau pihak – pihak lain,

²⁰ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, hal. 13.

²¹ *Ibid*, hal.13.

sedangkan peranan yang dianggap oleh diri sendiri serta peranan yang sebenarnya dilakukan berasal dari diri pribadi. Sudah tentu bahwa di dalam kenyataannya, peraturan-peraturan tadi berfungsi apabila seseorang berhubungan dengan pihak lain disebut "*role sector*" atau dengan beberapa pihak "*role set*".²²

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidak mustahil, bahwa antara pelbagai kedudukan dan peranan timbul konplik "*Status conflict*" dan "*conflict of role*", kalau di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan "*role distance*". Peranan yang seharusnya dari kalangan penegak hukum tertentu, telah dirumuskan di dalam beberapa undang-undang. Di samping di dalam undang-undang tersebut juga dirumuskan perihal peranan yang ideal.²³

F. Metodologi Penelitian

Usaha-usaha yang dilakukan oleh Penulis dalam penyusunan proposal penelitian tesis ini agar dapat mengandung kebenaran yang ilmiah dan objektif, maka digunakan metodologi penelitian sebagai berikut :

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan secara *Yuridis empiris*, yakni dengan mempelajari berbagai

²²*Ibid.*, hal.14

²³*Ibid.*,

aturan perundang-undangan yang berlaku, dihubungkan dengan fakta yang sebenarnya terjadi dilapangan,²⁴ dalam hal ini berkaitan dengan efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini secara *Sosio Legal Research*, yakni penelitian dengan melihat praktek hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam kehidupan sosial masyarakat.²⁵ Dalam hal ini penulis ingin melihat bagaimana efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.

3. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi Penelitian yang bersifat *deskriptif analisis*, yaitu menggambarkan dan menganalisa suatu peristiwa hukum yang terjadi dengan memaparkan kejadian-kejadian yang ada,²⁶ dalam hal ini berkaitan dengan penelitian mengenai bagaimana efektifitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci, dan faktor apa saja yang mempengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor

²⁴ J. Supranto, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, cet. Ke-1, (Jakarta:Rineka Cipta, 2003), hlm. 19.

²⁵ *Ibid.*, hal.21

²⁶ *Ibid.*,

22 Tahun 2009 Pasal 291 mengenai pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci serta bagaimana tindakan yang dilakukan oleh Aparat Penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.

3. Sumber Data

Dalam proposal penelitian tesis Penulis mendapatkan sumber data melalui 2 (dua) Sumber yaitu :

a. Data Primer

Untuk mendukung data primer dalam penelitian tesis ini, maka penulis juga mengambil data melalui penelitian di lapangan (*Field Research*) yakni dengan melakukan observasi dan wawancara terhadap para responden yang berkaitan dan berhubungan dengan penelitian yang penulis lakukan yakni :

- | | |
|-------------------------------------|---------|
| - Polisi lalu lintas Polres Kerinci | 3 orang |
| - masyarakat pelanggar lalu lintas | 3 orang |
| - Hakim Pengadilan Kerinci | 1 orang |

Adapun tujuannya adalah untuk mendapatkan data yang lebih konkrit serta mempunyai hubungan yang erat dengan pembahasan skripsi ini.

b. Data Skunder

Data skunder penulis peroleh melalui penelitian kepustakaan (*Library Research*) terhadap :

(i) Bahan Hukum Primer

Yaitu merupakan bahan hukum yang mengikat berupa peraturan

perundang-undangan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti seperti :Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(ii) Bahan Hukum Sekunder

Yaitu bahan hukum yang berupa kajian terhadap buku, koran, tulisan ilmiah berupa makalah, literatur hukum,, jurnal hukum, majalah, artikel dan bahan tertulis lainnya yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti

(iii) Bahan Hukum Tertier

Yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, berupa Kamus Hukum.

G. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman terhadap penelitian tesis ini, Penulis menyusun sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB Pertama Sebagai pendahuluan dalam tesis ini yang di dalam sub babnya terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian dan tujuan penulisan, kerangka konseptual, landasan teori, metodologi penelitian dan sistematika penulisan.

BAB Kedua merupakan Tinjauan Umum Mengenai Penegakan Hukum Pidana, di dalam sub babnya membahas tentang Defenisi Penegakan hukum, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, dan Lembaga

Penegak Hukum dalam Sistem Peradilan Pidana.

BAB Ketiga merupakan Tinjauan Umum mengenai Pelanggaran Lalu Lintas, dimana sub babnya berisikan : pengertian Pelanggaran lalu lintas, bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas, faktor penyebab pelanggaran lalu lintas, indikator keselamatan lalu lintas, dan akibat hukum pelanggaran lalu lintas.

BAB Keempat merupakan bab Pembahasan dan inti dari Penelitian, di dalam sub babnya membahas mengenai efektivitas sanksi pidana dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci, dan faktor apa saja yang mempengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 291 mengenai pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci, serta tindakan yang dilakukan oleh Aparat Penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci.

BAB Kelima merupakan Bab Penutup, yang di dalamnya terdapat kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN UMUM MENGENAI PENEGAKAN HUKUM

A. Pengertian Penegakan Hukum

Proses pembangunan harus diupayakan agar berjalan secara teratur dan berkelanjutan (*sustainable development*) di setiap sektor dan lintas sektoral. Soerjono Soekanto dalam tulisannya mengemukakan “Pembangunan merupakan perubahan terencana dan teratur yang antara lain mencakup aspek-aspek politik, ekonomi, demografi, psikologi, hukum, intelektual maupun teknologi.”²⁷ Salah satu bagian penting dari gerakan pembangunan adalah pembangunan hukum. Mengenai pembangunan hukum, Otje Salman dan Anton F. Susanto berpendapat bahwa pembangun hukum ini harus mencakup tiga aspek yang secara simultan berjalan melalui langkah-langkah strategis, mulai dari perencanaan pembuatan aturan (*legislation planning*), proses pembuatannya (*law making procces*), sampai kepada penegakan hukum (*law enforcement*) yang dibangun melalui kesadaran hukum (*law awareness*) masyarakat.²⁸

Penegakan hukum merupakan hal yang sangat esensial dan substansial dalam negara hukum sebab sebagaimana yang dikemukakan oleh Sudikno Mertokusumo bahwa salah satu unsur untuk menciptakan atau memulihkan

²⁷ Soerjono Soekanto, 1986, *Kegunaan Sosiologi Hukum Bagi Kalangan Hukum*, Alumni, Bandung, hal. 11

²⁸ Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2009, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Refika Aditama, Bandung, hal. 154.

keseimbangan tatanan di dalam masyarakat adalah penegakan hukum.²⁹ Satjipto Rahardjo dalam bukunya yang berjudul “Masalah Penegakan Hukum” menyatakan bahwa:

Penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi (kebijakan) yang membuat keputusan hukum tidak secara ketat diatur undang-undang melainkan juga berdasarkan kebijaksanaan antara hukum dan etika. Oleh karena itu pertimbangan secara nyata hanya diterapkan selektif dalam masalah penanggulangan kejahatan.³⁰

Wayne La Favre menjelaskan bahwa “penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi.”³¹ Abdulkadir Muhammad dalam bukunya yang berjudul *Etika Profesi Hukum* mengungkapkan bahwa “penegakan hukum dapat dirumuskan sebagai usaha melaksanakan hukum sebagaimana mestinya dan jika terjadi pelanggaran memulihkan hukum yang dilanggar itu supaya ditegakkan kembali.” Lebih lanjut dengan mengutip pendapat Notohamidjojo dikatakan bahwa ada empat norma penting dalam penegakan hukum yaitu kemanusiaan, keadilan, kepatutan dan kejujuran.³²

Dengan demikian dapat dirumuskan bahwa yang dimaksudkan dengan penegakan hukum adalah bagian dari pembangunan hukum yang mengarah pada upaya-upaya menerapkan hukum untuk mengembalikan keseimbangan dalam tatanan kehidupan masyarakat.

²⁹ Sudikno Mertokusumo, “Sistem Peradilan di Indonesia”, available from :*URL: <http://sudiknoartikel.blogspot.com/search?updated-min>*. Diakses pada Serial Online 24 Mei 2018.

³⁰ Satjipto Rahardjo, 1995, *Masalah Penegakan Hukum*, Alumni, Bandung, hal. 80

³¹ Soerjono Soekanto I, *op.cit.*, hal. 7.

³² Abdul kadir Muhammad, 2006, *Etika Profesi Hukum*, Citra aditya Bakti, Bandung, hal.115.

Penegakan hukum (*law enforcement*) dibangun melalui kesadaran hukum (*law awareness*) masyarakat. Mengenai kesadaran hukum ini, Ewick dan Silbey membagi kesadaran hukum menjadi tiga bentuk yakni *consciousness as attitude* (kesadaran sebagai sikap), *consciousness as epiphenomenon* (kesadaran sebagai struktur sosial) dan *consciousness as cultural practice* (kesadaran sebagai praktik kultural). Konsep dari kesadaran sebagai sikap menunjukkan bahwa kelompok-kelompok sosial dari semua ukuran dan tipe (keluarga-keluarga, kelompok-kelompok sebaya, kelompok-kelompok kerja, perusahaan-perusahaan, komunitas-komunitas, institusi-institusi hukum dan masyarakat-masyarakat), muncul dari tindakan-tindakan bersama individu-individu.³³

Konsep "*consciousness as epiphenomenon*" (kesadaran sebagai struktur sosial) memandang kesadaran sebagai produk samping dari operasi struktur-struktur sosial, ketimbang agen formatif dalam membentuk struktur-struktur. Sedangkan konsep "*consciousness as cultural practice*" (kesadaran sebagai praktik kultural) muncul dari hubungan timbal balik dalam suatu proses sosial. Kesadaran hukum terbentuk di dalam dan diubah oleh tindakan sosial masyarakat. Dengan demikian kesadaran hukum merupakan modalitas fundamental dalam penegakan hukum.³⁴

Kualitas penegakan hukum yang dituntut masyarakat saat ini bukan sekadar kualitas formal, tetapi terutama kualitas penegakan hukum secara material/ substansial. Kualitas substantif jelas lebih menekankan pada aspek immateriil/ non fisik dari pembangunan masyarakat/ nasional. Pembangunan

³³ Achmad Ali I, *op.cit.*, hal. 314

³⁴ *Ibid.*, hal. 316-319.

nasional tidak hanya bertujuan meningkatkan kualitas masyarakat (lingkungan hidup dan kehidupan) secara materiil, tetapi juga secara immateriil. Penegakan hukum pada hakikatnya merupakan bagian integral dari upaya membangun dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup yang lebih berbudaya dan bermakna.³⁵ Oleh sebab itu penegakan hukum bukan hanya berada pada dimensi yuridis saja melainkan pada dimensi sosiologis dan filosofis.

Penyimpangan dalam penegakan hukum yang tidak mendasar sama sekali (penyimpangan negatif), akan nampak sebagai penegakan hukum yang bersifat represif. Akan tetapi dapat saja terjadi penyimpangan penegakan hukum dalam rangka untuk mencapai tujuan hukum yang didasari kepentingan umum, merupakan usaha menciptakan kesejahteraan masyarakat (*social welfare*) sehingga dalam penegakan hukum dapat saja terjadi sebagai *actual enforcement* yang tidak dapat dihindari. Namun demikian *actual enforcement* dalam hal ini dilakukan semata-mata untuk mengisi kekosongan hukum yang ada.³⁶

B. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian *law enforcement* begitu populer. Selain itu, ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim, Perlu dicatat, bahwa pendapat yang

³⁵ Barda Nawawi Arief, 2008, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hal. 19-20

³⁶ Muladi., 2009, *Hak Asasi Manusia Hakekat, Konsep dan Implikasinya Dalam Perspektif Hukum dan Masyarakat*, Refika Aditama, Bandung, hal 140.

agak sempit tersebut mempunyai kelemahan – kelemahan, apabila pelaksanaan perundang-undangan atau keputusan-keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup.

Menurut Soerjono Soekanto yang dikutip oleh Siswantoro Sunarso, penegakan hukum merupakan:

“ kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabar dalam kaidah-kaidah/pandangan-pandangan menilai yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan (sebagai social engineering), memelihara dan mempertahankan hukum (sebagai sosial control) kedamaian pergaulan hidup”.³⁷

Bila dilihat permasalahan dalam penegakan hukum, masalah pokok yang dihadapi dalam penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto adalah:

1. Faktor hukumnya sendiri, yang di dalam tulisan ini akan dibatasi pada undang-undang saja.
2. Faktor penegakan hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebgaai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di daslam pergaulan hidup.³⁸

Untuk lebih jelasnya mengenai kelima faktor yang mempengaruhi dalam penegakan hukum tersebut di atas, dapat dilihat pada penjelasan berikut di bawah ini :

Ad. 1. Undang-Undang

³⁷ Soerjono Soekanto, *Op.Cit.*, hal. 70-71.

³⁸ *Ibid.* hal 8

Menurut Soehino, “Istilah Undang-undang dapat dipergunakan dalam arti materiil dan dapat pula dipergunakan dalam arti formal”.³⁹ Undang-undang dalam arti materiil dapat disebut pula dengan istilah peraturan-perundangan jadi meliputi UUD sampai dengan peraturan yang tingkatannya paling rendah. Sedangkan Undang-undang dalam arti formal hanya menunjuk pada satu bentuk peraturan tertentu, yaitu peraturan yang dibentuk oleh Badan Pembentuk Undang-undang, menurut tata cara yang telah ditentukan pula serta diundangkan sebagaimana mestinya. Bentuk peraturan inilah yang disebut Undang-undang.

Kalau kita lihat pasal 5 ayat (1) jo pasal 20 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 menjelaskan, bahwa Presiden memegang kekuasaan membentuk Undang-Undang dengan persetujuan DPR. Kemudian berdasarkan ketentuan pasal 21 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945, anggota DPR berhak memajukan Rancangan Undang-Undang yang kita kenal dengan usul inisiatif. Sebagaimana diatur juga dalam Peraturan Tata Tertib Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia No.9/DPR-RI/I/1997-1998 dalam pasal 134 dijelaskan bahwa, Rancangan Undang-Undang usul inisiatif DPR dapat diajukan oleh sepuluh anggota DPR yang tidak hanya terdiri atas satu fraksi dan komisi atau gabungan komisi, maka jelaslah bagi kita bahwa Badan yang berwenang membentuk Undang-Undang adalah Presiden dan DPR.

Menurut Soehino:

³⁹ Soehino, *Hukum Tata Negara Teknik Perundang-Undangan*, Liberty Yogyakarta, 1966, hal. 16.

sesungguhnya dalam pasal 5 ayat (2) UUD 1945 tanpa delegasi wewenang oleh Undang-Undang, Presiden dapat menetapkan Peraturan Pemerintah untuk menjalankan suatu undang-undang yang seyogyanya sifatnya hanya mengatur sesuatu yang sifatnya intern, jadi tidak memuat ketentuan-ketentuan yang mengikat umum.⁴⁰

Selanjutnya diterangkan bahwa ketentuan-ketentuan hukum atau aturan hukum yang bersifat mengikat umum, yaitu yang membebankan sesuatu kepada individu diatur dengan atau atas dasar Undang-Undang. Sedangkan Undang-undang itupun ada 2 macam yaitu Undang-Undang Organik dan yang bukan Organik.

Undang-undang Organik sering diartikan sebagai Undang-undang yang mengatur sesuatu negara (lembaga negara) sedangkan Undang-undang non organik atau undang-undang pokok adalah Undang-undang yang mengatur materi secara pokoknya saja, jadi ada lanjutan dari penjabaran pasal-pasal nya.

Untuk menjalankan Undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan hukum atau aturan hukum yang bersifat mengikat umum, yaitu yang membebankan sesuatu kepada individu seperti keharusan –keharusan, larangan-larangan, kewajiban-kewajiban harus diatur dengan atau atas dasar Undang-Undang dinamakan juga undang-undang dalam arti materiel. Undang-undang dalam arti materiel adalah peraturan tertulis yang berlaku umum dibuat oleh Penguasa Pusat maupun Daerah yang sah.⁴¹

Dengan demikian, maka undang-undang dalam arti materiel (selanjutnya disebut undang-undang) mencakup:

⁴⁰ *Ibid.*, Hal.11

⁴¹ *Ibid.*,

1. Peraturan Pusat yang berlaku untuk semua warga negara atau suatu golongan tertentu saja maupun yang berlaku umum di sebagian wilayah negara.
2. Peraturan setempat yang hanya berlaku di suatu tempat atau daerah saja.

Mengenai berlakunya undang-undang tersebut, terdapat beberapa asas yang tujuannya adalah agar undang-undang tersebut mempunyai dampak yang positif. Artinya, supaya undang-undang tersebut mencapai tujuannya, sehingga efektif. Asas-asas tersebut menurut Soerjono Soekanto & Purbacaraka antara lain:

1. Undang-undang tidak berlaku surut, artinya, undang-undang hanya boleh diterapkan terhadap peristiwa yang disebut di dalam undang-undang tersebut, serta terjadi setelah undang-undang itu dinyatakan berlaku.
2. Undang-undang yang dibuat oleh Penguasa yang lebih tinggi, mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.
3. Undang-undang yang bersifat khusus mengenyampingkan undang-undang yang bersifat umum, apabila pembuatnya sama. Artinya terhadap peristiwa khusus wajib diperlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa itu, walaupun bagi peristiwa khusus tersebut dapat pula diperlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa yang lebih luas ataupun lebih umum, yang juga dapat mencakup peristiwa khusus tersebut.
4. Undang-undang yang berlaku belakangan, membatalkan undang-undang yang berlaku terdahulu. Artinya, undang-undang lain yang lebih dahulu berlaku mengatur mengenai suatu hal tertentu, tidak berlaku lagi apabila ada undang-undang baru yang berlaku belakangan yang mengatur pula hal tertentu tersebut, akan tetapi makna atau tujuannya berlainan atau berlawanan dengan undang-undang lain tersebut.
5. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.
6. Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan materiel bagi masyarakat maupun pribadi, melalui pelestarian ataupun pembaharuan (inovasi). Artinya, supaya pembuat undang-undang tidak sewenang-wenang atau supaya undang-undang

tersebut tidak menjadi huruf mati, maka perlu dipenuhi beberapa syarat tertentu, yakni antara lain:

- a. Keterbukaan di dalam proses pembuatan Undang-Undang.
- b. Pemberian hak kepada warga masyarakat untuk mengajukan usul-usul tertentu, melalui cara-cara:
 - 1) Penguasa setempat mengundang mereka yang berminat untuk menghadiri suatu pembicaraan mengenai peraturan tertentu yang akan dibuat.
 - 2) Suatu Departemen tertentu, mengundang organisasi-organisasi tertentu untuk memberikan masukan bagi suatu rancangan undang-undang yang sedang disusun.
 - 3) Acara dengar pendapat di Dewan Perwakilan Rakyat.
 - 4) Pembentukan kelompok-kelompok penasihat yang terdiri dari tokoh-tokoh atau ahli-ahli terkemuka.⁴²

Salah satu asas yang berlaku terhadap undang-undang yang tidak berlaku surut, dapat kita lihat ketentuan yang terdapat dalam pasal 284 ayat 1 KUHAP dinyatakan bahwa: “Terhadap perkara yang ada sebelum undang-undang ini diundangkan, sejauh mungkin diberlakukan ketentuan undang-undang ini”.

Ad.2. Penegak Hukum

Secara sosiologis, maka setiap penegak hukum tersebut mempunyai kedudukan (status) dan peranan (*role*). Kedudukan sosial merupakan posisi tertentu di dalam struktur kemasyarakatan yang mungkin tinggi, sedang-sedang saja atau rendah. Kedudukan tersebut sebenarnya merupakan suatu wadah yang isinya adalah hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertentu. Hak-hak dan kewajiban-kewajiban tadi merupakan peranan atau *role*. Oleh karena itu, seseorang yang mempunyai kedudukan tertentu, lazimnya dinamakan pemegang peranan (*role accupant*). Suatu hak sebenarnya merupakan wewenang untuk

⁴²*Ibid.* hal. 12-14

berbuat atau tidak berbuat, sedangkan kewajiban adalah beban atau tugas.⁴³

Ad.3. Sarana dan Prasarana/Fasilitas

Sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegakan hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.⁴⁴

Ad.4. Masyarakat/Budaya

Masyarakat Indonesia pada khususnya, mempunyai pendapat-pendapat tertentu mengenai hukum. Sehingga pengertian hukum bervariasi pengertiannya.

1. Hukum diartikan sebagai ilmu pengetahuan.
2. Hukum diartikan sebagai disiplin, yakni sistem ajaran tentang kenyataan.
3. Hukum diartikan sebagai norma, yakni patokan perilaku pantas yang diharapkan.
4. Hukum diartikan sebagai tata hukum (yakni hukum positif tertulis).
5. Hukum diartikan sebagai tugas ataupun pejabat.
6. Hukum diartikan sebagai keputusan pejabat atau penguasa.
7. Hukum diartikan sebagai proses pemerintahan.
8. Hukum diartikan sebagai perilaku teratur dan unik.
9. Hukum diartikan sebagai jalan nilai.
10. Hukum diartikan sebagai seni.³⁷

Dari sekian banyak pengertian yang diberikan pada hukum, terdapat kecenderungan yang besar pada masyarakat untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas (dalam hal ini penegak hukum sebagai pribadi). Salah satu akibatnya adalah, bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut, yang

⁴³*Ibid.*, Hal.20

⁴⁴*Ibid.*, Hal.25

³⁷*Ibid.*, hal. 45.

menurut pendapatnya merupakan pencerminan dari hukum sebagai struktur maupun proses. Untuk jelasnya, akan dikemukakan suatu contoh yang diambil dari suatu unsur kalangan penegak hukum, yakni polisi yang dianggap sebagai hukum oleh masyarakat luas (di samping unsur-unsur lainnya, seperti hakim, jaksa).

Warga masyarakat rata-rata mempunyai pengharapan, agar polisi dengan serta merta dapat menanggulangi masalah yang dihadapi tanpa memperhitungkan apakah polisi tersebut baru saja menamatkan pendidikan kepolisian, atau merupakan polisi yang sudah berpengalaman. Pengharapan tersebut tertuju kepada polisi yang mempunyai pangkat terendah sampai dengan yang tertinggi pangkatnya. Orang-orang yang berhadapan dengan polisi, tidak “sempat” memikirkan taraf pendidikan yang pernah dialami oleh polisi apakah polisi yang bersangkutan berpangkat rendah atau tinggi, warga masyarakat mempunyai persepsi bahwa setiap anggota polisis dapat menyelesaikan masalah yang mereka hadapi dengan hasil yang baik, padahal sebagaimana kita ketahui pengetahuan polisi ada batasnya sesuai dengan pendidikan keahlian yang ia peroleh.

Oleh karena masyarakat mengharapkan bahwa polisi akan dapat melindunginya, maka dengan sendirinya polisi harus mengenal lingkungan tempat dia bertugas, dengan sebaik-baiknya. Pengenalan lingkungan dengan sebaik-baiknya tidak mungkin terjadi, kalau polisi tidak menyatu dengan lingkungan tersebut. Keadaan akan bertambah buruk lagi, apabila sama sekali tidak ada motivasi untuk mengenal dan memahami lingkungan tersebut,

karena terlampau berpegang pada kekuasaan formal atau kekuatan fisik belaka.

Sebagaimana kita ketahui dari sudut sistem sosial dan budaya, Indonesia merupakan suatu masyarakat majemuk (*plural society*), terdapat banyak golongan etnik dengan kebudayaan khusus. Di samping itu, maka bagian terbesar penduduk Indonesia tinggal di wilayah pedesaan yang berbeda ciri-cirinya dengan wilayah perkotaan. Masalah yang timbul di wilayah pedesaan mungkin harus lebih banyak ditangani dengan cara-cara tradisional, di wilayah perkotaan juga tidak semua masalah dapat diselesaikan tanpa mempergunakan cara-cara yang tradisional. Oleh karena itu kepada aparat penegak hukum harus mengenal lingkungan sosial dengan sebaik-baiknya.

Untuk mengenal lingkungan sosial tentunya penegak hukum harus mengenal stratifikasi sosial atau pelapisan masyarakat yang ada di lingkungan tersebut, beserta tatanan status/kedudukan dan peran yang ada. Setiap stratifikasi sosial pasti ada dasar-dasarnya, seperti kekuasaan, kekayaan materiel, kehormatan, pendidikan, dan lain sebagainya. Dari pengetahuan dan pemahaman terhadap stratifikasi sosial tersebut, dapat diketahui lambang-lambang kedudukan yang berlaku dengan segala macam gaya pergaulannya. Di samping itu akan dapat diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi kekuasaan dan wewenang, beserta penerapannya di dalam kenyataan.

Dengan mengetahui dan memahami hal-hal tersebut di atas, maka terbukalah jalan untuk mengidentifikasi nilai-nilai dan norma-norma atau

kaidah-kaidah yang berlaku di lingkungan tersebut. Pengetahuan serta pemahaman terhadap nilai-nilai serta norma-norma atau kaidah-kaidah sangat penting di dalam menyelesaikan perselisihan-perselisihan yang terjadi (ataupun yang bersifat potensial). Di samping itu dapat diketahui (ataupun mungkin selanjutnya disadari), bahwa hukum tertulis mempunyai pelbagai kelemahan yang harus diatasi dengan keputusan-keputusan yang cepat dan tepat (diskresi).

Ad.5. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan (sistem) hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai – nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai-nilai tersebut lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan. Hal itulah yang akan menjadi pokok pembicaraan di dalam bagian mengenai faktor kebudayaan ini.

Pasangan nilai yang berperan dalam hukum adalah sebagai berikut:

1. Nilai ketertiban dan nilai ketentraman.
2. Nilai jasmaniah/kebendaan dan nilai rohaniah/keakhlakan.
3. Nilai kelanggengan/konservatisme dan nilai kebaruan/inovatisme.⁴⁵

Di dalam keadaan sehari-hari, maka nilai ketertiban biasanya disebut dengan ketertiban atau disiplin, sedangkan nilai ketentraman merupakan suatu kebebasan.

Di Indonesia menurut Moh. Koesnoe, yang dikutip oleh Soerjono

⁴⁵*Ibid*, hal. 60.

Soekanto, nilai-nilai yang menjadi dasar hukum adat, adalah:

1. Individu.
Adalah bagian dari masyarakat yang mempunyai fungsi masing-masing demi untuk melangsungkan dan kelangsungan daripada masyarakat (sebagai lingkungan kesatuan).
2. Setiap individu di dalam lingkungan kesatuan itu, bergerak berusaha sebagai pengabdian kepada keseluruhan kesatuan.
3. Dalam pandangan adat yang demikian mengenai kepentingan-kepentingan individu itu, maka sukarlah untuk dapat dikemukakan adanya suatu keperluan yang mendesak untuk menerbitkan segala kepentingan – kepentingan individu itu. Bagi adat, ketertiban itu telah ada di alam semesta, di dalam kosmos. Ketertiban itu adalah berupa dalam hubungan yang harmonis antara segalanya ini.
4. Dalam pandangan adat, tidak ada pandangan bahwa ketentuan adat itu harus disertai dengan syarat yang menjamin berlakunya dengan jalan mempergunakan paksaan. Apa yang disebut sebagai salah kaprah, yaitu dengan sebutan hukum adat, tidaklah merupakan hukuman.⁴⁶

Hal-hal yang telah dijelaskan oleh Moh. Koesnoe secara panjang lebar di atas, merupakan kebudayaan Indonesia yang mendasari hukum adat yang berlaku. Hukum adat tersebut merupakan hukum kebiasaan yang berlaku di kalangan rakyat banyak. Di samping itu berlaku pula hukum tertulis (perundang-undangan) yang timbul dari golongan tertentu dalam masyarakat yang mempunyai kekuasaan dan wewenang yang resmi. Hukum perundang-undangan tersebut harus mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar dari hukum adat supaya hukum perundang-undangan tersebut dapat berlaku efektif.

C. Lembaga Penegak Hukum

Bila kita lihat Lembaga Penegak hukum dalam Sistem Peradilan Pidana kita, menurut Mardjono Reksodiputro dalam Penegakan hukum di

⁴⁶*Ibid*, hal. 66.

Indonesia ada empat aparat penegak hukum yang sangat berperan yakni:

1. Polri yang dikenal sebagai Penyidik.
2. Kejaksaan sebagai Lembaga Penuntut Umum
3. Pengadilan dikenal sebagai lembaga Peradilan
4. Lembaga Pemasyarakatan.⁴⁷

Keempat lembaga penegak hukum tersebut memiliki aturan hukum sendiri serta mempunyai tugas dan wewenang sebagai mana diatur dalam undang-undang. Untuk lebih jelasnya mengenai tugas dan wewenang keempat lembaga penegak hukum tersebut di atas, dapat dilihat pada penjelasan berikut di bawah ini :

Ad. Polri/Penyidik

Dalam Undang-undang Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor: 2 Tahun 2002 dalam Pasal 5 ayat (1) :

“Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri”.

Bila dilihat dari tugas dan wewenang dari Kepolisian Negara Republik Indonesia di dalam Pasal 13 dikatakan “Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat.
- b. Menegakkan hukum, dan

⁴⁷ Mardjono Rekosiduptro, *Dalam Materi Perkuliahan Sistem Peradilan Pidana Pada Program Magister Ilmu Hukum Unbari Tahun 2017.*

- c. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Selanjutnya di dalam pasal 14 UU Nomor 2 Tahun 2002 dijelaskan, dalam melaksanakan tugas pokoknya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:

- a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;
- b. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan;
- c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan ;
- d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
- e. memelihara ketertiban dan menjamin keselamatan umum;
- f. melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk – bentuk pengamanan swakarsa ;
- g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
- h. menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisan, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- i. melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan /atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- j. melayani kepentingan kepada warga masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian; serta
- k. melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Kemudian dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan 14, Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum menurut Pasal 15 UU Tentang Kepolisian, Kepolisian Republik Indonesia berwenang:

- a. menerima laporan dan/atau pengaduan;
- b. membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum ;
- c. mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- d. mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- e. mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian ;
- f. melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- g. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- h. mengambil sidik jari dan identifikasi lainnya serta memotret seseorang;
- i. mencari keterangan dan barang bukti;
- j. menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional;
- k. mengeluarkan surat Izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
- l. memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain serta kegiatan masyarakat;
- m. menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

Selanjutnya dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan 14 UU Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana tersebut di atas, di bidang proses pidana, menurut ketentuan Pasal 16 ayat (1 dan 2), Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:

- (1).a. melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan;
- b. melarang setiap orang meninggalkan atas memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan;
- c. membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan;
- d. menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
- e. melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
- f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- h. mengadakan penghentian penyidikan;
- i. menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum;

- j. mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang di tempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana;
 - k. memberikan petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum, dan
 - l. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggungjawab.
- (2). Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf l adalah tindakan penyidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut:
- a. tidak bertentangan dengan sesuatu aturan hukum;
 - b. selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
 - c. harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
 - d. pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang mendesak; dan
 - e. menghormati hak asasi manusia.

Rincian lebih lanjut mengenai tugas/wewenang penyidik dalam melakukan penyidikan suatu perkara diatur di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981.

Dalam melaksanakan tugas penyidikan suatu perkara haruslah didahului dengan Surat Pemberitahuan Dimulainya Penyidikan (SPDP) yang diberitahukan kepada Penuntut Umum (Kejaksaan), yang nantinya dibuat dalam bentuk pemberkasan Perkara (BAP). Dalam HIR tidak dikenal adanya pemberitahuan dimulainya penyidikan, hal tersebut merupakan suatu inovasi dalam hukum acara pidana yang baru. Adapun pertimbangan di dalam KUHAP dikenal mekanisme pemberitahuan dimulainya penyidikan, tidak lain adalah bahwa KUHAP hendak menciptakan adanya suatu diferensi fungsional dalam arti penjelasan dan penegasan pembagian fungsi dan wewenang bidang

penyelidikan dan penuntutan secara fungsional-instansional.

Dengan demikian, KUHAP meletakkan suatu asas penjernihan (*clarification*) dan modifikasi (*modification*) fungsi dan wewenang antara setiap penegak hukum. Akan tetapi penjernihan dan pengelompokan tersebut diatur sedemikian rupa sehingga terbina saling kolerasi dan kordinasi dalam proses penegakan hukum yang saling berkaitan dan berkelanjutan antara suatu instansi dan instansi yang lain, sampai ketaraf proses pelaksanaan eksekusi. Mulai dari taraf permulaan penyelidikan oleh kepolisian sampai kepada pelaksanaan putusan pengadilan oleh kejaksaan, selalu terjalin hubungan fungsi yang berkelanjutan yang akan menciptakan suatu mekanisme yang saling *checking* di antara sesama aparat penegak hukum.⁴⁸

Penanganan suatu proses pidana tahap demi tahap berhubungan erat, tahap yang satu meletakkan dasar-dasar bagi tahap yang lain dan setiap tahap berhubungan erat dan saling mendukung satu sama lain. Oleh karena itu, proses penanganan perkara pidana dikatakan suatu *Integrated Criminal Justice System*.⁴⁹

Yang dimaksud dengan *Integrated Criminal Justice System* adalah sistem peradilan perkara pidana terpadu, yang unsur-unsurnya terdiri dari persamaan persepsi tentang keadilan, dan penyelenggaraan peradilan perkara pidana secara keseluruhan dan kesatuan (*Administrattion of Criminal Justice System*).

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa rasio diadakannya pemberitahuan dimulainya penyidikan tersebut dalam KUHAP adalah guna

⁴⁸ *Ibid.*, Hal. 70

⁴⁹ H. Mastra Lira., *14 Kendala Penegakan Hukum*, Yayasan Annisa, 2002, hal. 76.

meletakkan dasar-dasar kerjasama dan koordinasi fungsional-instansional serta merupakan sarana pengawasan secara horizontal antara instansi penegak hukum yang terkait, dalam rangka mewujudkan proses penanganan perkara pidana yang dilaksanakan secara tepat, sederhana dan biaya ringan.

Sedangkan pemberkasan perkara merupakan kegiatan penyidik sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981), kegiatan pemberkasan perkara tersebut dilakukan oleh penyidik, yaitu pejabat Polisi negara Republik Indonesia dan pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang.

Di dalam melaksanakan kegiatannya tersebut, penyidik harus melalui proses penanganan perkara berdasarkan ketentuan-ketentuan seperti yang tercantum di dalam undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHP dengan kelebihan atau kekurangannya.

Proses penangan perkara adalah segala tindakan dan upaya dari penyidik untuk mencari dan mengumpulkan bukti dan menentukan siapa yang akan dijadikan sebagai tersangka.

Untuk mencari dan atau mengumpulkan alat bukti tersebut diperlukan ketelitian, kecermatan dan kemampuan penyidik yang pada akhirnya penyidikan dirangkum/dituangkan dalam Berita Acara, yang kemudian diteruskan ke Jaksa Penuntut Umum dalam bentuk Berkas Perkara.

Jaksa Penuntut Umum memberitahukan petunjuk kepada penyidik apakah berkas telah memenuhi berkas – berkas formal maupun material, apabila

Jaksa Penuntut Umum menganggap syarat formal dan material dipenuhi maka berkas dinyatakan lengkap oleh Jaksa Penuntut Umum yang dikenal dengan istilah P.21.

Ad.2. Kejaksaan/Penuntut Umum

Di dalam Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia terdapat beberapa pengertian di dalam lembaga penuntutan, antara lain :

1. Jaksa, adalah pejabat fungsional yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk bertindak sebagai penuntut umum dan pelaksanaan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap serta wewenang lain berdasarkan undang-undang.
2. Penuntut Umum, adalah jaksa yang diberi wewenang oleh Undang-Undang untuk melakukan penuntutan dan melaksanakan penetapan hakim.
3. Penuntutan adalah tindakan penuntut umum untuk melimpahkan perkara ke pengadilan negeri yang berwenang dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam Hukum Acara Pidana dengan permintaan supaya diperiksa dan diputus oleh hakim di sidang pengadilan.
4. Jabatan Fungsional Jaksa adalah jabatan yang bersifat keahlian teknis dalam organisasi kejaksaan yang karena fungsinya memungkinkan kelancaran pelaksanaan tugas kejaksaan.

Bila dilihat dari tugas dan wewenang dari dari kejaksaan itu sendiri,

dim dalam Pasal 30 UU Kejaksaan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2004 dijelaskan, kejaksaan mempunyai tugas dan wewenang antara lain:

- (1). Di bidang pidana, kejaksaan mempunyai tugas dan wewenang:
 - a) melakukan penuntutan;
 - b) melaksanakan penetapan hakim dan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap;
 - c) melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan putusan pidana bersyarat, putusan pidana pengawasan, dan keputusan lepas bersyarat.;
 - d) melakukan penyidikan terhadap tindak pidana tertentu berdasarkan undang-undang;
 - e) melengkapi berkas perkara tertentu dan untuk itu dapat melakukan pemeriksaan tambahan sebelum dilimpahkan ke pengadilan yang dalam pelaksanaannya dikoordinasikan dengan penyidik.
- (2). Di bidang perdata dan tata usaha negara, kejaksaan dengan kuasa khusus dapat bertindak baik di dalam maupun di luar pengadilan untuk dan atas nama negara atau pemerintah;
- (3). Dalam bidang ketertiban dan ketentraman umum, kejaksaan turut menyelenggarakan kegiatan:
 - a) peningkatan kesadaran hukum masyarakat;
 - b) pengamanan kebijakan penegakan hukum
 - c) pengawasan peredaran barang cetakan;
 - d) pengawasan aliran kepercayaan yang dapat membahayakan masyarakat dan negara;
 - e) pencegahan penyalahgunaan dan dan/atau penodaan agama;
 - f) penelitian dan pengembangan hukum serta statistik kriminal.

Ad.3. Pengadilan atau Lembaga Peradilan

Kekuasaan kehakiman menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan kekuasaan yang merdeka yang dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan Peradilan di bawahnya, dan oleh sebuah Mahkamah Konsitusi, untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan.

Perubahan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 telah membawa perubahan penting terhadap penyelenggaraan kekuasaan

kehakiman sehingga Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 1999 perlu dilakukan penyesuaian dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Di dalam ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 4 & 5 Tahun 2004 dijelaskan :

Kekuasaan kehakiman adalah kekuasaan negara yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila, demi terselenggaranya Negara Hukum Republik Indonesia”.

Dalam penyelenggaraan kekuasaan kehakiman yang dijalankan dalam pemerintahan Indonesia sebagaimana dimaksud di dalam Pasal I Undang-Undang Nomor 4 dan 5 Tahun 2004 dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, maupun sebuah Mahkamah Konstitusi.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa semua peradilan di seluruh wilayah negara Republik Indonesia adalah peradilan negara dan ditetapkan dengan undang-undang. dalam menerapkan dan menegakkan hukum dan keadilan pengadilan tersebut berdasarkan Pancasila.

Selanjutnya bila kita perhatikan ketentuan yang termuat di dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 4 & 5 Tahun 2004 dijelaskan:

- (1).Peradilan dilakukan “DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA”
- (2). Peradilan dilakukan dengan sederhana, cepat dan biaya ringan.

- (3). Segala campur tangan dalam urusan peradilan oleh pihak di luar kekuasaan kehakiman dilarang, kecuali dalam hal-hal sebagaimana disebut dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- (4).Setiap orang yang dengan sengaja melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dipidana

Didalam ketentuan Undang-Undang Nomor 4 & 5 Tahun 2004 mengatur pula tentang kewajiban yang harus diketahui oleh seorang hakim sebagaimana terdapat di dalam Pasal 28, 29, 30.

Pasal 28 Undang-Undang Nomor 4 & 5 Tahun 2004:

- (1).Hakim wajib menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.
- (2).Dalam mempertimbangkan berat ringannya pidana, hakim wajib memperhatikan pula sifat yang baik dan jahat dari terdakwa.

Pasal 29 Undang-Undang Nomor 4 & 5 Tahun 2004:

- (1). Pihak yang diadili mempunyai hak ingkar terhadap hakim yang mengadili perkaranya.
- (2). Hak Ingkar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah hak seseorang yang diadili untuk mengajukan keberatan yang disertai dengan alasan terhadap seseorang hakim yang mengadili perkaranya.
- (3).Seorang hakim wajib mengundurkan diri dari persidangan apabila terikat hubungan keluarga sedarah atau semenda sampai derajat ketiga, atau hubungan suami isteri meskipun telah bercerai dengan ketua, salah seorang hakim anggota, Jaksa advokat, atau panitera.
- (4).Ketua majelis, hakim anggota, jaksa atau panitera wajib mengundurkan diri dari persidangan apabila terikat hubungan keluarga sedarah atau semenda sampai derajat ketiga, atau hubungan suami atau istri meskipun telah bercerai dengan pihak yang diadili atau advokat.
- (5).Seorang hakim atau panitera wajib mengundurkan diri dari persidangan apabila ia mempunyai kepentingan langsung atau tidak langsung dengan perkara yang sedang diperiksa, baik atas kehendaknya sendiri maupun atas permintaan pihak yang berperkara.
- (6).Dalam hal terjadi pelanggaran terhadap ketentuan pada ayat (5), putusan dinyatakan tidak sah dan terhadap hakim atau panitera yang bersangkutan dikenakan sanksi administratif atau dipidana

bedasarkan peraturan perundang-undangan.

Pasal 30 Undang-Undang Nomor 4 & 5 tahun 2004

- (1).Sebelum memangku jabatannya, hakim, panitera, panitera pengganti, dan juru sita untuk masing-masing lingkungan peradilan wajib mengucapkan sumpah atau janji menurut agamanya.
- (2) Sumpah atau janji hakim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbunyi sebagai berikut :

Ad.4. Lembaga Pemasyarakatan

Sebagaimana kita ketahui sistem pemasyarakatan merupakan salah satu pilihan pembaharuan pelaksanaan pidana penjara yang mengandung upaya baru pelaksanaan pidana penjara dan perlakuan cara baru terhadap narapidana yang berlandaskan asas kemanusiaan.

Dalam sistem pemasyarakatan, dimana narapidana, anak didik pemasyarakatan berhak mendapatkan pembinaan rohani dan jasmani serta dijamin hak-hak mereka untuk menjalankan ibadahnya, berhubungan dengan pihak luar baik keluarga maupun pihak lain, memperoleh informasi baik melalui media cetak maupun elektronik, memperoleh yang layak dan lain sebagainya. Dengan pembinaan secara manusiawi tersebut, diharapkan narapidana dapat memperbaiki kesalahannya.

BAB III

TINJAUAN UMUM MENGENAI PELANGGARAN LALU LINTAS DAN HELM SNI

A. Defenisi Pelanggaran Lalu Lintas

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran.⁵⁰

Pelanggaran Lalu Lintas ini tidak diatur pada KUHP akan tetapi ada yang menyangkut delik-delik yang disebut dalam KUHP, misalnya dalam kealpaannya menyebabkan matinya orang (Pasal 359), karena kealpaannya meyebabkan orang lain luka berat (Pasal 360), karena kealpaannya menyebabkan bangunan-bangunan, trem kereta api, telegram, telepon, dan listrik sebagainya hancur atau rusak (Pasal 409).⁵¹

Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai criteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu bersifat kualitatif dan kuantitatif. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat "*recht delicten*" yang berarti suatu yang dipandang sebagai

⁵⁰Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rieneka Cipta, 2008), Hal.23

⁵¹*Ibid.*,

perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan.

Perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.⁵²

Apabila pernyataan tersebut diatas dihubungkan dengan kenyataan praktek yang dilakukan sehari-hari dimana pemberian sanksi terhadap pelaku kejahatan memang pada umumnya lebih berat dari pada sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran.

Pengertian pelanggaran adalah “ *overtredingen* ” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.⁵³

Namun pendapat ini terdapat pandangan lain yaitu pendapat dari Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis onrecht* dan kejahatan adalah “*crimineel onrecht*”. *Politis onrecht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan “*crimineel onrecht*” itu

⁵² Bambang Poernomo, 2002, *Dalam Asas - Asas Hukum Pidana* , Jakarta, Ghalia Indonesia, hal. 40.

⁵³ Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas - asas Hukum Pidana* , Bandung, Refika Aditama, hal. 33.

merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.⁵⁴

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

- a) Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan;
- b) Menimbulkan akibat hukum

Pelanggaran, menurut Daryanto Sudarto, "*wetsdelict*", yakni perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana, misalnya memparkir motor di sebelah kanan jalanan.⁵⁵

Pengertian pelanggaran tersebut berbeda dengan pernyataan Prodjodikoro yang mengartikan pelanggaran sebagai "perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum".⁵⁶

Maka dari berbagai pengertian diatas maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki

⁵⁴ Bambang Poernomo, *Op.Cit.*, Hal.41.

⁵⁵ Daryanto Sudarto, 1999. *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi*. Jakarta: Pradnya Paramita. Hal.

⁵⁶ Wirjono Prodjodikoro, 1989. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Eresco. Hal.28.

yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.⁵⁷

Lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya. Pengertian dan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.⁵⁸

Lalu Lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan. Dalam melakukan kegiatan dalam berlalu lintas diperlukan suatu peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat dalam berlalu lintas, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Namun, meskipun berbagai peraturan telah dibuat, tetap saja pelanggaran Lalu Lintas kerap terjadi, bahkan tidak sedikit yang menyebabkan kecelakaan Lalu Lintas. Seperti yang kita ketahui, pengertian pelanggaran adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan. Oleh karena itu, apabila seseorang telah melanggar suatu peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah, contohnya dalam hal pelanggaran Lalu Lintas, maka kepadanya akan dikenal hukuman yang sesuai dengan apa yang diperbuatnya.⁵⁹

⁵⁷ Ramdlon Naning, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Jakarta, Bina Ilmu. Hal.21.

⁵⁸ *Ibid.*,

⁵⁹ *Ibid.*,

Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dalam surat keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tanggal 23 desember 1992 dinyatakan ada 27 jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu :

- 1) Klasifikasi pelanggaran ringan;
- 2) Klasifikasi pelanggaran sedang;
- 3) Klasifikasi jenis pelanggaran berat.

Dalam undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, bahwa dari ketentuan Pasal 316 ayat (1) undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat diketahui jelas mengenai pasal-pasal yang telah mengatur tentang pelanggaran lalu lintas, antara lain: ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 281 sampai dengan Pasal 313.

B. Tugas dan Fungsi Polisi Bidang Lalu Lintas

Polisi lalu lintas adalah bagian dari kepolisian yang diberi wewenang dibidang lalu lintas dan karenanya merupakan spesifikasi dari tangan polisi pada umumnya. “karena kepada polisi lalu lintas diberikan tugas yang khusus ini maka diperlukan kecakapan teknis yang khusus pula, akan tetapi, walaupun demikian hal ini tidaklah menghilangkan atau mengurangi tugas pokok yang dibebankan kepada setiap anggota POLRI. Karena itu berhadapan keadaan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban pada umumnya polisi lalu lintas pun harus bertindak”.⁶⁰

⁶⁰ *Ibid.*, Hal.25

Polisi lalu lintas adalah bagian dari polisi kota dan mewujudkan susunan pegawai-pegawai lalu lintas di jalan. Tugas polisi lalu lintas dapat di bagi dalam dua golongan besar yaitu :

- 1) Tugas Operatif, yakni seperti :
 - a) Memeriksa kecelakaan lalu lintas;
 - b) Mengatur lalu lintas; dan
 - c) Menegakkan hukum lalu lintas.
- 2) Tugas Administratif, seperti :
 - a) Mengeluarkan surat izin mengemudi;
 - b) Mengeluarkan surat tanda kendaraan bermotor membuat statisfic/grafik dan pengumpulan data yang berhubungan dengan lalu lintas.⁶¹

Fungsi Polisi Di Bidang Lalu Lintas Fungsi Kepolisian Bidang Lalu Lintas (fungsi LANTASPOL) dilaksanakan dengan melakukan kegiatan-kegiatan yang “meliputi:

- 1) Penegakkan hukum lalu lintas (*Police Traffic Law Enforcement*) yang dapat bersifat preventif yaitu pengaturan, penjagaan, dan patrol lalu lintas dan represif yaitu perindakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas;
- 2) Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas (*Police Traffic Education*);
- 3) Enjinering lalu lintas (*Police Traffic Engineering*);
- 4) Registrasi dan identifikasi pengemudi serta kendaarn bermotor.

Dalam rangka penyelenggaraan fungsi LANTASPOL, tersebut polisi lalu lintas berperan sebagai:

⁶¹*Ibid.*

- 1) Aparat penegak hukum perundang-perundang lalu lintas dan peraturan pelaksanaannya;
- 2) Aparat yang mempunyai wewenang Kepolisian Umum;
- 3) Aparat penyidik kecelakaan lalu lintas;
- 4) Penyelenggaraan registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor
- 5) Pengumpul dan pengelola data tentang lalu lintas; unsur bantuan pengelola data bantuan teknis melalui unit-unit patrol jalan raya.⁶²

C. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Pola pikir masyarakat yang praktis dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lunturnya etika dalam berkendara di jalan raya, dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas. pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan.⁶³ Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia Pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu.

⁶²*Ibid.*, Hal.27

⁶³Sudarsono. 2005. *Kamus Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta. Hal.344.

Faktor-faktor di atas mempunyai hubungan kausalitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antara satu sama lain. Faktor tersebut dapat disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan (sepeda motor), dan faktor kondisi jalan raya.

Menurut Suwardjoko pencatatan data pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk bisa dianalisis guna menemukan sebab musabab kecelakaan lalu lintas sehingga dengan tepat bisa diupayakan penanggulangannya. Penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam tiga unsur yaitu manusia, jalan, dan kendaraan.⁶⁴ Menurutnya tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengendara.⁶⁵

Penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas juga dipertegas oleh pernyataan penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologis manusia, sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan tentang tata cara lalu lintas. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun

⁶⁴Suwardjoko P. Warpani, 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angutan Jalan*. Bandung: ITB. Hal.108.

⁶⁵ *Ibid.*, Hal.109

tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu⁶⁶.

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah seharusnya diganti tetapi tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.⁶⁷

Faktor terakhir adalah faktor jalan, hal ini berhubungan dengan kecepatan rencana jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya media jalan, dan jarak pandang serta kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor. Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jalan menjadi lebih licin. Selain itu, jarak pandang juga terganggu dengan adanya asap dan kabut, terutama di daerah pegunungan. Hal ini mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek.

Faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan Suwardjoko, kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan

⁶⁶Hobbs, F.D 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Jogjakarta: Gajahmada University press. Hal.334.

⁶⁷ *Ibid.*,

dapat dikurangi dengan rekayasa jalan yang sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.⁶⁸

Di antara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan penyebab pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi karena faktor manusia berkaitan erat dengan etika, tingkah laku, dan cara berkendara di jalan raya. Bentuk pelanggaran itu sendiri merupakan bagian dari kelalaian seseorang dalam bertindak dan mengambil keputusan yang tergesa-gesa. Mereka sering mementingkan diri sendiri tanpa mementingkan kepentingan umum. Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh masyarakat yaitu tidak membawa SIM, STNK, helm, menerobos lampu merah, memarkir kendaraan sembarangan, dan sebagainya.⁶⁹

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas tersebut dapat dibedakan menjadi pelanggaran ringan dan pelanggaran berat. Pelanggaran berat terjadi, jika seseorang dengan sengaja dan tidak memiliki SIM. Sedangkan pelanggaran ringan, jika seseorang benar-benar lupa tidak membawa SIM karena tergesa-gesa saat akan bepergian. Hal semacam ini seharusnya mendapat perhatian Polisi lalu lintas dalam mengambil keputusan. Setidaknya polisi tidak boleh memukul rata setiap masalah, tetapi harus mempertimbangkan situasi yang berbeda.⁷⁰

Keselamatan Lalu Lintas Bagi Pemakai Jalan Ketika seseorang sedang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya, mereka

⁶⁸Suwardjoko P. Warpani, 2002. *Op.Cit.* Hal.114

⁶⁹ *Ibid.*,

⁷⁰ *Ibid.*,

mengharapkan semoga tidak terjadi "gangguan kendaraan atau hal-hal yang tidak diinginkan seperti halnya macet, mogok atau kecelakaan", mereka berharap agar sampai pada tujuan dengan selamat. Namun perlu disadari, bahwa keberadaan pemakai jalan bukan semata-mata kita yang memakai dan melewati jalan tersebut, karena keberadaan jalan merupakan suatu hal yang umum sehingga banyak kepentingan-kepentingan. Harus disadari juga setiap pemakai jalan turut terlibat dalam menciptakan kondisi lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar.⁷¹

Untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan bagi pengemudi kendaraan bermotor, para pengemudi dianjurkan terlebih dahulu untuk mempersiapkan hal-hal yang perlu dibawa dalam perjalanan. Untuk itu Hadiman mengemukakan yang perlu diperhatikan bagi para pengemudi sepeda motor yaitu:⁷²

- a) Sebelum berangkat teliti terlebih dahulu hal-hal berikut:
 1. Perhatikan kesehatan anda, apakah dalam kondisi fit dan sehat dalam mengemudi;
 2. Periksa surat-surat yang penting harus dibawa seperti: KTP SIM, STNK dan kartu kredit atau kartu ATM;
 3. Periksa beberapa peralatan kendaraan yang harus dibawa dalam perjalanan seperti: kunci-kunci pas, obeng, baterai, dan segitiga pengaman;
 4. Periksa apakah kondisi motor atau mobil dalam keadaan baik

⁷¹*Ibid.*,

⁷² Hadiman, H. 1991. *Menuju Tertib Lalu Lintas*. Jogjakarta: Gadhesapura Mas. Hal.11

dan layak pakai serta lihat bahan bakar (bensin atau pertamax) sebelum berangkat apa masih banyak atau tidak sehingga kita tidak akan kehabisan bahan bakar ditengah-tengah perjalanan.

b) Dalam perjalanan :⁷³

- 1) Sebelum berangkat lebih baik pengemudi berdoa untuk keselamatan dalam perjalanan;
- 2) Lihatlah rambu-rambu lalu lintas dengan teliti dan cermat dan taatilah segala peraturan lalu lintas;
- 3) Dalam mengemudi, jagalah kecepatan yang stabil agar tidak terjadi kecelakaan saat dalam keadaan jalan yang rawan kecelakaan;
- 4) Pengemudi harus benar - benar fokus dalam mengemudi, tidak boleh merokok, mabuk, mengangkat dan berbicara di Handphone ketika mengemudi atau pengemudi dalam mengantuk;
- 5) Jalankan kecepatan kendaraan sesuai dengan yang telah ditetapkan.

c) Larangan-larangan bagi pengemudi:⁷⁴

1. Apabila kesehatan terganggu, mengantuk, lelah jasmani/rokhani;
2. Dalam keadaan mabuk atau sehabis minum-minuman keras;
3. Melarikan kendaraan dengan kecepatan tinggi diluar batas ketentuan;
4. Memotong kendaraan lain secara mendadak;

⁷³*Ibid.*,

⁷⁴*Ibid.*.Hal.12.

5. Mengendarai kendaran dengan cara berzig-zag;
6. Mendahului kendaraan lain pada tikungan, jembatan tanjakan, turunan, zebra cross, lintasan jalan kereta api dan apabila pandangan mata ke depan tidak bebas;
7. Bila mengidap penyakit yang mudah kambuh seperti penyakit jantung, asma, epilepsy, dan lain sebagainya;
8. Mengemudi sambil merokok, mengobrol, makan dan minum.

Dari beberapa petunjuk tersebut di atas, para pemakai jalan harus dapat mementingkan kepentingan umum saat mengendarai motor atau mobil karena seringkali kecelakaan yang terjadi akibat pengemudi melaju dengan kecepatan yang tinggi di luar batas ketentuan. Untuk itu Hadiman mengemukakan batas kecepatan yang sesuai sebagai berikut :

- a) Perjalanan dalam kota, dengan kecepatan untuk :⁷⁵
 - 1) Mobil bis maximum 55 Km/jam;
 - 2) Mobil gerobak maximum 40 Km/Jam;
 - 3) Dengan gandengan maximum 40 Km/Jam.
- b) Perjalanan luar kota, dengan kecepatan :
 - 1) Mobil bis dan mobil gerobak maximum 70Km/Jam;
 - 2) Pakai gandengan maximum 50 Km/Jam;
- c) Perjalanan dalam kota yang ramai Dapat ditetapkan untuk ketiga jenis tersebut maximum 40 Km/Jam.
- d) Perjalanan di wilayah daerah khusus ibukota :

⁷⁵*Ibid.*, Hal.13

- 1) Kecepatan maximum 60 Km/Jam di jalan-jalan utama;
- 2) Kecepatan maximum 45 Km/Jam di jalan-jalan ekonomi;
- 3) Kecepatan maximum 30 Km/Jam di jalan-jalan lingkungan.

Dengan petunjuk di atas tersebut para pengemudi harus memahami batas ketentuan kecepatan dalam mengemudi, sehingga pemakai jalan yang lain tidak merasa terganggu bahkan kecelakaanpun dapat dihindari. Namun sering kali aturan tersebut dilanggar oleh para pengemudi dengan alasan kepentingan yang berbeda.

Persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor dijelaskan dalam pasal 12 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya yaitu:

- (1) setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui;
- (2) setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau irakit didalam negeri serta import, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.”

D. Akibat Hukum Pelanggaran Lalu Lintas

Istilah pelanggaran dalam hukum pidana, menunjukkan adanya suatu perbuatan atau tindakan manusia yang melanggar hukum, melanggar hukum atau Undang-Undang berarti melakukan suatu tindak pidana atau delik. Tiap delik mengandung dua unsur yaitu unsur melawan hukum dan Unsur kesalahan, bilamana di lihat dari cara terjadinya delik itu dapat digolongkan kedalam 2 golongan, yaitu : delik yang dilakukan dengan sengaja (*dolus*),

dan delik yang dilakukan dengan kealpaan (*culpa*).⁷⁶

Berkembangnya ilmu pengetahuan dibidang teknik akan menambah jumlah kendaraan bermotor dan makin ramainya jalan oleh para pemakai jalan terutama yang mempergunakan kendaraan bermotor menyebabkan pesatnya arus lalu lintas di jalanan. Simpang siurnya lalu lintas di jalanan setiap hari bertambah terus sehingga segala akibat yang ditimbulkan oleh ramainya lalu lintas itu akan mempunyai efek juga bagi masyarakat.⁷⁷

Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil dengan berbagai macam ragamnya dan mereknya, berarti juga pengemudinya menunjukkan kenaikan yang pesat. Sedangkan kendaraan seperti sepeda onthel atau gerobak makin lama makin menghilang/berkurang dan bukan tidak mungkin akan ditinggalkan. Dengan bertambahnya lalu lintas di jalan itu menyebabkan jalan-jalan semakin padat dan kelihatan semakin sempit, oleh karena itu harus diadakan pelebaran jalan. Dengan simpang siurnya kendaraan di jalan raya itu membuktikan bahwa rohani manusia yang berkomunikasi dengan kendaraan makin banyak. Jadi pada prinsipnya manusialah yang paling banyak mempergunakan jalan atau menjadi pemakai jalan yang utama, yaitu manusia yang dalam tingkatan rohani dan jasmani juga tentang pengetahuan peraturan lalu lintas pada umumnya dapat dikatakan kurang cukup.

Mereka pada umumnya kurang menyadari akan bahaya yang mungkin

⁷⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Op. Cit.*, ...Hal.28.

⁷⁷ *Ibid.*,

timbul atas dirinya atau diri orang lain jika mereka sudah menginjak kakinya di jalan. Di jalan sering terjadi peristiwa yang menimbulkan bahaya dan malapetaka yang akan menimpa jiwa dan harta. Janganlah hendaknya beranggapan bahwa peraturan lalu lintas hanya merupakan beban atau penghambat bagi para pemakai jalan. Pesatnya perhubungan yang memakai kendaraan bermotor memerlukan banyak peraturan yang diperlukan untuk ketertiban hubungan lalu lintas itu. Semua bentuk lalu lintas itu mempunyai pengaturan hukum tersendiri.⁷⁸

Adapun pengaturan yang mengatur tentang lalu lintas ini yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang nomor 14 tahun 1992. Dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini adalah untuk ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalannya lalu lintas demi mewujudkan pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana di amanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Adapun tujuan dari berlalu lintas menurut Pasal 3 huruf (a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai berikut:

“Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa”.

Dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

⁷⁸ Hadiman, H. *Op. Cit.*, Hal.11

Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah agar masyarakat dapat mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku dalam undang-undang ini, mengingat begitu banyaknya revisi peraturan dalam undang-undang yang baru ini. Semua peraturan yang di keluarkan ini agar dapat menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalannya lalu lintas kendaraan bermotor di jalan raya. Maksud dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini karena undang-undang lalu lintas yang lama itu sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman terutama karena pesatnya perkembangan kemajuan teknik dibidang pengangkutan di jalan raya.

Setiap orang dianggap/diwajibkan mengetahui undang-undang dan peraturan-peraturan, akan tetapi hanya sebagian kecil saja dari penduduk yang mengerti terutama mengenai peraturan lalu lintas yaitu hanyalah pengemudi kendaraan bermotor yang telah menempuh ujian ketika hendak mendapatkan Surat Izin Mengemudi. Bilamana terjadi suatu pelanggaran peraturan lalu lintas, maka terlebih dahulu haruslah diingat bahwa segala peraturan lalu lintas jalan berisikan 2 (dua) kategori ketentuan yaitu yang merupakan perintah dan larangan.

Dalam hal pelanggaran peraturan lalu lintas tidaklah memperhatikan apakah tindakan itu dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan. Karena seorang pengemudi kendaraan bermotor yang pada waktu mengendarai kendaraanya di jalan umum tertangkap oleh polisi karena dia tidak membawa surat izin mengemudi (SIM) karena tertinggal di rumah, tetapi dalam hal

pelanggaran lalu lintas tetap dipersalahkan.

Masalah lupa atau ketinggalan disini adalah suatu kealpaan (culpa). Tetapi dalam peraturan lalu lintas kealpaan ini tidak diperhatikan. Akibat dari pelanggaran lalu lintas ini dapat merugikan harta benda, misalnya dengan rusaknya kendaraan itu sendiri, bahkan dapat pula merenggut jiwa orang lain maupun jiwa dari pada pengemudi itu sendiri, tetapi ada juga pelanggaran yang tidak dapat menimbulkan kerugian apa-apa, dan jenis pelanggaran yang terakhir inilah yang paling sering terjadi⁷⁹.

Akibat dari pada jenis pelanggaran lalu lintas yang terakhir ini hanyalah dirasakan oleh si pengemudi atau pemilik kendaraan itu sendiri, misalnya terhadapnya dijatuhi hukuman denda atau hukuman kurungan sebagai pengganti apabila denda itu tidak dibayar. Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kealpaan, sehingga terjadi pelanggaran Pasal-Pasal dalam Kitab Undang-Undang hukum pidana (KUHP) terutama Pasal 359 dan 360, disebabkan pengemudi tidak memperhatikan kepentingan umum, misalnya melarikan kendaraanya dengan kecepatan yang tinggi, membawa muatan orang atau barang lebih dari pada apa yang telah ditetapkan atau karena kurang memperhatikan keadaan alat-alat dari kendaraan yang dikemudinya.

Berdasarkan ketentuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa sanksi atas pelanggaran yang dilakukan. Pelanggaran terhadap Pasal 57 Ayat (2) dan

⁷⁹*Ibid.*,

Pasal 106 Ayat (8) memberlakukan untuk menggunakan Helm SNI (bukan helm catok). Untuk pengendara ataupun bagi penumpang yang dibonceng diwajibkan mengenakan helm SNI. Sanksi bagi pelanggar tidak menggunakan Helm SNI Pidana kurungan paling lama satu bulan atau Denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 291). Sanksi yang sama juga akan dikenakan.

Pasal 57 Ayat (3) 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 pidana kurungan paling lama satu bulan atau, denda paling banyak Rp 250.000.

Pasal 288 Ayat (1). 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. Jika Anda lupa membawanya Sanksi kurungan paling lama dua bulan atau Denda paling banyak Rp 500.000 akan dikenakan bagi pelanggarnya. Pasal 281 Undang-undang Lalu Lintas yang baru bagi pengendara yang tak punya SIM lebih berat (Undang-undang lama hanya sekitar Rp 20.000).

Sekarang, bagi pengendara bermotor yang tidak memiliki SIM, akan dipidana dengan Pidana kurungan empat bulan atau, denda paling banyak Rp 1 juta. Pasal 288 Ayat (2) mengatur, bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan SIM yang sah,

akan dikenai Pidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau, Denda paling banyak Rp 250.000.

Pasal 106 Ayat (3) Diwajibkan memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. Sanksi bagi pelanggarnya diatur Pasal 285 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau, Denda paling banyak Rp 250.000.

Undang-undang Lalu Lintas Pasal 283 mengatur, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi, akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama tiga bulan kurungan atau, denda paling banyak Rp 750.000.

Undang-undang Lalu Lintas Pasal 106 Ayat (2) mengatur para pengendara, baik roda dua maupun roda empat/lebih, harus mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Bagi mereka yang tidak mengindahkan aturan ini akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau, denda paling banyak Rp 500.000.

Pasal 293 mengatur saat berkendara pada malam hari, pastikan lampu utama kendaraan Anda menyala dengan sempurna. Bagi pengendara yang mengemudikan kendaraannya tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari, atau akan dikenai Dipidana dengan pidana kurungan paling

lama satu bulan atau, denda paling banyak Rp 250.000.

Para pengendara motor yang berkendara pada siang hari diwajibkan menyalakan lampu utama. Bagi pelanggarnya akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau, denda paling banyak Rp 100.000. Pasal 284 mengatur setiap pengendara yang akan membelok atau berbalik arah, diwajibkan memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Jika melanggar ketentuan ini sanksi kurungan paling banyak satu bulan atau, denda Rp 250.000.

Peraturan baru dalam Undang-undang Lalu Lintas yang baru. Pasal 112 ayat (3) mengatur, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri. Bunyi pasal tersebut “Pada persimpangan jalan yang dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau pemberi isyarat lalu lintas”.

Pasal 295 mengatur para pengemudi yang akan berpindah jalur atau bergerak ke samping, wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat. Jika tertangkap melakukan pelanggaran, akan dikenai sanksi paling lama satu bulan kurungan atau, denda Rp 250.000.

Ketentuan mengenai jalur atau lajur merupakan salah satu ketentuan baru yang dimasukkan dalam Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009, yang diatur dalam Pasal 108. Agar menjadi perhatian, selengkapnya bunyi pasal tersebut adalah:

- (1) Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri;
- (2) Penggunaan jalur jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika:
 - a) Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan di depannya; atau
 - b) Diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.
- (3) Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.
- (4) Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah atau mendahului kendaraan lain.

E. Standar Nasional Indonesia (SNI)

Standar Nasional Indonesia (disingkat SNI) adalah satu-satunya standar yang berlaku secara nasional di Indonesia. SNI dirumuskan oleh Panitia Teknis dan ditetapkan oleh Badan Standardisasi Nasional (BSN). Setiap standar mengalami perkembangan di beberapa negara dari jumlah maupun kualitasnya, jumlah pihak yang ikut berperan, serta kegiatan yang semakin beragam yang memerlukan pengaturan dalam bentuk standar. Standar dirumuskan untuk berbagai kegiatan misalnya *manufacturing*, pertanian, perdagangan, pemerintah, perkotaan, kantor administrasi, konsultan, pertambangan, dan sebagainya.⁸⁰

Tujuan Standardisasi secara umum dengan mengutip uraian dari buku “*The aims and principles of Standardization*” yang diterbitkan oleh ISO maka tujuan Standardisasi dapat dijabarkan sebagai berikut :⁸¹

a. Kesesuaian untuk penggunaan tertentu (*fitness for purpose*)

⁸⁰ Bambang Purwanggono, et al., *Pengantar Standardisasi*, Edisi Pertama (Jakarta: Badan Standardisasi Nasional, 2009), hlm. 17.

⁸¹ *Ibid.*,

Kemampuan proses, produk atau jasa untuk memenuhi kegunaan yang ditetapkan dalam kondisi spesifik tertentu. Standar dapat pula mempersyaratkan kondisi penggunaan proses, produk atau jasa, untuk mencegah terjadinya kegagalan proses, produk atau jasa akibat pemakaian yang tidak tepat oleh pengguna atau akibat tidak dipenuhinya persyaratan mutu proses, produk atau jasa.

b. Mampu Tukar(*interchangeability*)

Keseuaian bahwa suatu produk, proses atau jasa dapat digunakan untuk mengganti dan memenuhi persyaratan relevan yang disebut mampu tukar. Melalui penetapan standar proses, produk atau jasa dapat saling dipertukarkan.

c. Pengendalian Keanekaragaman (*variety reduction*)

Salah satu tujuan pengendalian keanekaragaman adalah untuk menentukan jumlah ukuran optimum, *grade*, komposisi, *rating*, dan cara kerja untuk memenuhi kebutuhan tertentu. Jumlah ragam yang berlebihan akan menyulitkan konsumen dalam memilih produk yang sesuai dengan keinginannya serta dari segi produsen akan meningkatkan biaya produksi.

d. Komunikasi dan pemahaman yang lebih baik.

Salah satu fungsi penting dari standar adalah untuk memperlancar komunikasi antara produsen dan pemakai/konsumen dengan menspesifikasikan subjek yang ada dan memberikan kepercayaan bahwa produk yang dipesan memenuhi persyaratan yang tercantum dalam standar. Dalam standar nasional/internasional telah ditetapkan berbagi lambang dan dengan demikian kesimpangsiuran akibat perbedaan bahasa dapat dihindari, setidaknya dikurangi.

e. Menjaga keamanan, keselamatan dan kesehatan

Standardisasi produk untuk menjamin keamanan, keselamatan dan kesehatan bagi pemakainya. Contoh : sabuk pengaman, helm, sarung tangan; penetapan batas keamanan penggunaan bahan zat warna atau bahan pengawet dalam pangan, penetapan persyaratan isolasi listrik pada peralatan listrik rumah tangga, desain seterika listrik harus sedemikian rupa sehingga pengguna bebas dari kejutan listrik dan sebagainya.

f. Pelestarian lingkungan

Pelestarian lingkungan kini merupakan tujuan penting Standardisasi; dengan fokus pada perlindungan alam dari kerusakan yang mungkin timbul. Contoh: pencemaran akibat produksi oleh industri, penggunaan material yang sulit mengalami pelapukan (misalnya plastik), pengaturan mengenai gas emisi kendaraan bermotor dan

sebagainya. Pelestarian lingkungan hidup umumnya ditetapkan dalam aturan, regulasi dan peraturan atau persyaratan tertentu.

g. Menjamin kepentingan konsumen dan masyarakat

Konsumen kini sangat kritis terhadap masalah keawetan, kehandalan, konsumsi energi, ketahanan terhadap bahaya kebakaran dan lain sebagainya. Hal-hal seperti ini dipersyaratkan dalam suatu standar dan informasi mengenai hal ini dapat dicantumkan pada label dan merupakan hasil pengujian suatu laboratorium yang telah diakreditasi.

h. Mengurangi hambatan perdagangan

Dalam masa globalisasi ini masyarakat internasional berusaha keras untuk mengurangi hambatan perdagangan yang dilakukan oleh negara tertentu untuk membatasi akses pasar terhadap masuknya produk negara lain misalnya dengan menetapkan bea masuk atau menetapkan standar secara sepihak. Standar mencegah adanya hambatan perdagangan non-tarif melalui harmonisasi persyaratan (standar yang sama setidaknyasetaradan membatasi standar yang berbeda) sedemikian, sehingga memungkinkan terjadi kompetisi sehat. Pembeli atau konsumen yakin bahwa level mutu suatu produk, proses atau jasa yang telah diproduksi atau tersedia sesuai dengan standar yang diakui.⁸²

Standar yang dibuat mulai dari tingkat internasional, regional, nasional, asosiasi, perusahaan dan personal, semuanya mengikuti kaidah yang sama yaitu konsensus diantara pihak yang terkait sesuai tingkatannya. Standar tersebut meliputi berbagai aspek misalnya nomenklatur, simbol, spesifikasi, pengambilan contoh dan pengujian, klasifikasi, rasionalisasi, *code of practices*, keamanan, pengemasan dan pelabelan, pasokan dan pengantaran, kontrak, dan lain-lain.⁸³

Dalam perkembangannya standar sangat diperlukan oleh beberapa perusahaan untuk meningkatkan keamanan produknya dan pada saat yang

⁸² *Ibid.*, hlm.18

⁸³ G, Winarno, *Codex dan SNI Dalam Perdagangan Pangan Global*, (Bogor : M-Brio Press, 2002), hlm, 35.

sama perusahaan dapat mengurangi pengujian dan pengesahan yang dituntut konsumennya. Pada masa yang akan datang standar tetap menjadi syarat mutlak dalam berbagai kegiatan diaman transparansi dan kredibilitas (yang dinilai oleh pihak ketiga yang independen) menjadi ukuran, dewasa ini sudah terjadi melalui kegiatan yang berpola akreditasi dan sertifikasi.

Standar diperlukan untuk memenuhi tuntutan tumbuhnya pasar-pasar regional, perdagangan global, perkembangan teknologi yang cepat, dan perubahan struktur industri. Untuk perusahaan secara individu kemampuan memasarkan produknya baik ke pasar lokal maupun pasar ekspor sangat diperlukan. Berarti perusahaan tersebut dapat mencapai mutu yang dapat diterima pasar. Standardisasi adalah alat yang penting untuk tujuan tersebut di atas karenastandar memberikan metode pengujian yang tidak mendua dan menjabarkan cara yang sistematis dan terorganisir dalam bentuk persyaratan fungsi dan dimensi bagi produk, sistem, proses, dan jasa yang harus diikuti.

Standardisasi tidak diaplikasi hanya pada produk akhir, tetapi diperlukan juga standar dasar yang memadu rekayasa pekerjaan desian, juga standar manajemen yang memfasilitasi teknik administrasi dan membentuk dasar untuk manajemen sistem mutu dan lingkungan. Perusahaan harus mempunyai kegiatan internal yang bersifat strategis untuk rasionalisasi atau efisiensi, dan hal ini dapat dilaksanakan dengan Standardisasi, bila diperlukan dapat diberlakukan dalam lingkup nasional, regional dan internasional.

Tujuan utama Standardisasi adalah :⁸⁴

- a) Memfasilitasi komunikasi dengan menciptakan konsep-konsep dengan istilah dan definisi yang tidak bersifat ganda;
- b) Menjamin mampu tukar dan kesesuaian melalui pemahaman dari pengukuran, dimensi, ukuran dan antarmedia;
- c) Membentuk berbagai pengendalian dengan cara pemilihan, ukuran, dimensi ukuran, bentuk dan jenis;
- d) Memberikan fleksibilitas dalam modulasi;
- e) Mensyaratkan sifat, fungsi, mutu keamanan barang, sistem, proses dan jasa;
- f) Mensyaratkan metode uji yang tidak mendua.

Standardisasi adalah alat untuk rasionalisasi, adaptasi kelangsungan produksi yang hemat energi, distribusi dan penggunaan barang, sistem, proses dan jasa. Standardisasi adalah suatu penghubung dalam rantai perkembangan, dan alat untuk memfasilitasi kerja sama teknis dan transfer teknologi. Standardisasi dapat terjadi di berbagai kegiatan misalnya sosial, administrasi, ekonomi, teknik dan dapat mempengaruhi semua jenis susunan obyeknya. Standardisasi dapat dilaksanakan di berbagai level perusahaan (kecil, menengah, multinasional) atau berbagai instansi, dalam lingkup nasional, dan internasional (Standardisasi regional dan global).⁸⁵

Sejalan dengan perkembangan kemampuan nasional di bidang

⁸⁴ Badan Standardisasi Nasional, *Standardisasi Dalam Perspektif Ilmu, Industri dan Perdagangan*, Jakarta, 2000, hlm. 17

⁸⁵ *Ibid.*, Hal. 18

standardisasi dan dalam mengantisipasi era globalisasi perdagangan dunia, AFTA (2003) dan APEC (2010/2020), kegiatan standardisasi yang meliputi standar dan penilaian kesesuaian (*conformity assessment*) secara terpadu perlu dikembangkan secara berkelanjutan khususnya dalam memantapkan dan meningkatkandaya saing produk nasional, memperlancar arus perdagangan dan melindungi kepentingan umum. Untuk membina, mengembangkan serta mengkoordinasikan kegiatan di bidang standardisasi secara nasional menjadi tanggung jawab Badan Standardisasi Nasional (BSN).⁸⁶

Badan Standardisasi Nasional dibentuk dengan Keputusan Presiden No. 13 Tahun 1997 yang disempurnakan dengan Keputusan Presiden No. 166 Tahun 2000 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Pemerintah Non Departemen sebagaimana telah beberapa kali diubah dan yang terakhir dengan Keputusan Presiden No. 103 Tahun 2001, merupakan Lembaga Pemerintah Non Departemen dengan tugas pokok mengembangkan dan membina kegiatan standardisasi di Indonesia. Badan ini menggantikan fungsi dari Dewan Standardisasi Nasional (DSN). Dalam melaksanakan tugasnya Badan Standardisasi Nasional berpedoman pada Peraturan Pemerintah No. 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional. Pelaksanaan tugas dan fungsi Badan Standardisasi Nasional di bidang akreditasi dilakukan oleh Komite Akreditasi Nasional(KAN).

⁸⁶*Ibid.*,

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1 angka 7 PP 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional yang dimaksud dengan penerapan Standar Nasional Indonesia adalah kegiatan menggunakan Standar Nasional Indonesia oleh pelaku usaha. Standar Nasional Indonesia bersifat sukarela untuk diterapkan oleh pelaku usaha. Penerapan standar adalah kegiatan menggunakan standar sebagai acuan (spesifikasi teknis, aturan, pedoman) untuk suatu kegiatan atau hasilnya, yang pada dasarnya bersifat *voluntary*.⁸⁷

Untuk menjamin adanya salingpengakuan dan pemanfaatan SNI secara luas, semua pemangku kepentingan hendaknya antara lain menerapkan norma keterbukaan, transparansi dan tidak memihak. Bila suatu standar terkait dengan kesehatan, keamanan, keselamatan, kepentingan perkembangan ekonomi nasional dan kelestarian fungsi lingkungan hidup maka standar dapat diacu dalam suatu regulasi teknis yang selanjutnya pemenuhannya bersifat wajib (*mandatory*). Dalam hal ini kegiatan dan produk yang tidak memenuhi ketentuan SNI menjadi terlarang.

Pada dasarnya semua standar merupakan standar sukarela, atau penerapannya bersifat sukarela. Hanya standar yang berkaitan dengan kepentingan dan keamanan, keselamatan dan kesehatan konsumen, atau kelestarian fungsi lingkungan hidup, atau atas dasar pertimbangan tertentu dapat diberlakukan secara wajib.

⁸⁷Indonesia, Peraturan Pemerintah Standardisasi Nasional, PP No. 102 tahun 2000, LN, No.199 Tahun 2000, TLN No. 4020, Ps. 12 ayat (1).

Adapun tujuan penerapan standar adalah :⁸⁸

- 1) Terwujudnya jaminan mutu barang dan/atau jasa, peningkatan produktifitas, daya guna dan hasil guna serta perlindungan terhadap konsumen, tenaga kerja, dan masyarakat dalam hal keamanan, keselamatan, kesehatan dan kelestarian lingkunganhidup;
- 2) Terwujudnya jaminan bagi pihak yang memerlukan sertifikasi, bahwa unit/institusi yang diberi akreditasi telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan sebagai lembaga sertifikasi atau laboratorium penguji/kalibrasi.

Standar yang berkaitan dengan kepentingan keamanan, keselamatan dan kesehatan konsumen, atau kelestarian fungsi lingkungan hidup diberlakukan secara wajib. Di Indonesia, SNI wajib harus diterapkan sepenuhnya oleh semua pihak yang berkaitan. SNI berkaitan dengan kepentingan keamanan, keselamatan dan kesehatan, atau kelestarian fungsi lingkungan hidup, berdasarkan pertimbangan tertentu dapat diberlakukan secara wajib oleh instansi teknis atau diterapkan secara sukarela oleh pihak yang merasa perlu.

Suatu SNI dikatakan berkualitas apabila SNI tersebut dibutuhkan oleh pasar dan didukung persyaratan teknis yang sesuai dengan keinginan konsumen dan kemampuan produsen serta dirumuskan dengan persetujuan seluruh pemangku kepentingan, melalui proses jajak pendapat dan pemungutan suara. Kedua faktor efektifitas tersebut dilaksanakan untuk meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap proses pengembangan SNI dan meningkatkan nilai (*value*) SNI guna membangun kepercayaan pasar

⁸⁸ Badan Standarisasi Nasional, *Op. Cit.*, Hal.31.

(*building market confidence*).⁸⁹

Tata cara Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia yang diberlakukan wajib, diatur lebih lanjut dengan keputusan pimpinan instansi teknis sesuai dengan bidang tugasnya. Terhadap barang yang telah ditetapkan sebagai wajib SNI pembubuhan tanda SNI pada barang wajib dilakukan, namun demikian dalam hal karakter atas barang tidak memungkinkan untuk dibubuhi tanda SNI maka dapat dilakukan dalam media lain yaitu pada kemasan atau dokumen dari barang tersebut.

Kebijakan Penerapan SNI antara lain mencakup :⁹⁰

- 1) Untuk standar voluntary:
 - a) Kesiapan pelaku usaha atau industri dalam negeri;
 - b) Pengawasan dilakukan oleh LPK (Lembaga Penilaian Kesesuaian);
 - c) Penerapan SNI dilakukan dengan menggunakan tanda SNI; dan
 - d) Pembinaan dilakukan oleh instansi teknis.
- 2) Untuk standar yang diberlakukan secara wajib :
 - a) Penerapan wajib adalah bila SNI dalam regulasi teknis;
 - b) Penerapan SNI dilakukan dengan menggunakan tanda SNI;
 - c) Diperlukan mempersiapkan regulasi teknis agar dapat diterapkan dengan efektif melalui koordinasi yang baik antara BSN, Regulator, KAN, LPK, otoritas pengawasan dan industry;
 - d) Pengawasan dilakukan oleh LPK (Lembaga Penilaian Kesesuaian) dan Otoritas Pengawasan (bagian dari instansi teknis);
 - e) Pelaksanaan penerapan SNI yang diberlakukan wajib harus mengacu pada prinsip TBT WTO yaitu transparan, non diskriminatif, mendorong saling pengakuan sah dan harus jelas serta dimengerti benar oleh semua pihak terkait;
 - f) Standar yang diacu harus harmonis dengan standar internasional, kecuali bila terdapat alasan iklim, geografis dan teknologi yang mendasar;
 - g) Infrastruktur teknis harus menjamin kelancaran pelaksanaan penerapan;
 - h) Pembinaan dilakukan oleh instansi teknis/pihak berwenang.

⁸⁹*Ibid.*,

⁹⁰Bambang Purwanggono, *Op. Cit.*, hlm. 41.

Pemberlakuan SNI wajib perlu didukung oleh pengawasan pasar, baik pengawasan pra-pasar untuk menetapkan kegiatan atau produk yang telah memenuhi ketentuan SNI wajib tersebut maupun pengawasan pasca-pasar untuk mengawasi dan mengoreksi kegiatan atau produk yang belum memenuhi ketentuan SNI itu. Apabila fungsi penilaian kesesuaian terhadap SNI yang bersifat wajib penilaian kesesuaian merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi oleh semua pihak terkait. Dengan demikian penilaian kesesuaian berfungsi sebagai bagian dari pengawasan pra-pasar yang dilakukan oleh regulator.⁹¹

Penilaian kesesuaian terhadap produk dari luar negeri harus sama dengan penilaian kesesuaian bagi produk dalam negeri, dan tidak menerapkan perlakuan yang diskriminatif bagi negara yang berbeda. Sejauh mungkin setiap negara anggota WTO harus mengupayakan agar pelaksanaan penilaian kesesuaian bagi barang impor dapat diakses dengan mudah di negara produsen dan tidak menimbulkan beban yang berlebihan. Oleh karena itu, sejauh dimungkinkan sistem penilaian kesesuaian yang ada di negara lain dapat diterima. Untuk keperluan itu, negara anggota WTO harus memberikan tanggapan positif terhadap permintaan negara lain untuk menjalin perjanjian MRA.⁹²

Penerapan Standar Nasional Indonesia dilakukan melalui kegiatan sertifikasi dan akreditasi yang dilakukan oleh lembaga sertifikasi, lembaga inspeksi, lembaga pelatihan, atau laboratorium yang di

⁹¹*Ibid.*, Hal.42

⁹²*Ibid.*,

akreditasi oleh Komite Akreditasi Nasional.⁹³ Standar Nasional Indonesia yang diberlakukan secara wajib dikenakan sama, baik terhadap barang dan atau jasa produksi dalam negeri maupun terhadap barang dan atau jasa impor.⁹⁴ Pemberlakuan SNI wajib dilakukan melalui penerbitan regulasi teknis oleh instansi pemerintah yang memiliki kewenangan untuk meregulasi kegiatan dan peredaran produk (regulator). Prosedur perjanjian penerapan SNI terhadap barang dan/atau jasa produksi dalam negeri maupun impor adalah sebagaiberikut :

- 1) Penerapan SNI terhadap barang dan/atau jasa produksi dalam negeri :
 - a) Pengawasan pra pasar terhadap barang produksi dalam negeri yang diperdagangkan, dikecualikan terhadap pangan olahan, obat, kosmetik, dan alat kesehatan, dilakukan melalui Nomor Registrasi Produk (NRP) yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri cq. Direktur Pengawasan dan Pengendalian MutuBarang.⁹⁵
 - b) Salah satu syarat untuk memperoleh NRP adalah adanya sertifikasi Kesesuaian (SPPT SNI) yang dikeluarkan oleh Lembaga Penilaian Kesesuaian dalam hal ini Lembaga Sertifikasi Produk (LSPro).
 - c) Produsen yang memproduksi barang dan/atau jasa wajib memiliki SPPT ANI yang diterbitkan oleh LS Pro dan wajib membubuhkan tanda SNI pada setiap barang, kemasan dan atau label pada hasil produksinya, sedangkan yang tidak memungkinkan untuk dilakukan pembubuhan wajib disertakan salinan SPPTSNI.⁹⁶
- 2) Penerapan SNI terhadap barang dan/atau jasa berasal dari impor :
 - a) Pengawasan pra pasar terhadap barang impor dilakukan melalui Surat Pendaftaran Barang (SPB) yang didalamnya terdapat Nomor Pendaftaran Barang (NPB) yang diterbitkan oleh

⁹³ Pasal 16 ayat (1), Peraturan Pemerintah No. 102 Tahun 2000

⁹⁴ Pasal 19 ayat (1), Peraturan Pemerintah No. 102 Tahun 2000.

⁹⁵ Pasal 8 Peraturan Menteri Perdagangan No.14 Tahun 2007 tentang Standardisasi Jasa Bidang Perdagangan dan Pengawasan Standar Nasional Indonesia (SNI) Wajib Terhadap Barang dan Jasa yang Diperdagangkan

⁹⁶ Pasal 9 Jo Pasal 8 Peraturan Menteri Perindustrian No.86 Tahun 2009 tentang Standar Nasional Indonesia di Bidang Industri.

DirektoralJenderal Perdagangan Luar Negeri cq. Direktorat Pengawasan dan Pengendalian Mutu barang;

- b) Barang impor yang telah diberlakukan SNI wajib dan akan memasuki daerah pabean untuk memperoleh NPB wajib dilengkapi dengan sertifikat kesesuaian yang diterbitkan oleh Lembaga Penilaian Kesesuaian (LPK) yang telah diakreditasi oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN).

Penerapan SNI wajib bisa meningkatkan daya saing produk Indonesia di dalam negeri juga mengerem laju masuknya barang impor.Keberadaan hambatan non-tarif seperti sertifikasi Standar Nasional Indonesia (SNI) diharapkan banyak kalangan mampu menghadang laju impor barang konsumsi, terutama yang bermutu rendah.Sederhananya, SNI adalah prasyarat minimal yang harus dipenuhi sebuah produk untuk beredar di wilayahIndonesia.

Penetapan Standar Nasional Indonesia adalah kegiatan menetapkan Rancangan Standar Nasional Indonesia menjadi Stnadar Nasional Indonesia oleh Kepala Badan Standardisasi Nasional. Standar Nasional Indonesia disusun melalui proses perumusan Rancangan Standar Nasional Indonesiayang dilaksanakan oleh Panitia Teknis melalui konsensus dari semua pihak yang terkait.⁹⁷

SNI ditetapkan oleh Badan Standardisasi Nasional dengan :
melakukan langkah-langkah sebagaiberikut :⁹⁸

- 1) Usulan Program Nasional Perumusan Standar oleh panitia Teknis (PT) yang beranggotakan para ahli yang menangani lingkup tertentu dan mewakili pihak yang berkepentingan atau Sub Panitia Teknis yang merupakan bagian dari suatu PT yang bertugas menangani

⁹⁷Badan Standardisasi Nasional, *Pedoman Standardisasi Nasional, Pengembangan Standar Nasional Indonesia*, 2007,Jakarta.Hal. 7

⁹⁸*Ibid.*,

- sebagian lingkup dari PT tersebut selanjutnya menyusun dan menetapkan usulan PNPS sesuai lingkup tugasnya organisasi yang dibentuk dan ditetapkan oleh BSN;
- 2) Penyusunan konsep, pada tahap ini dibentuk RSNI1;
 - 3) Rapat teknis, Pada tahap ini RSNI 1 dibahas dalam rapat panitia teknis/subpanitia teknis untuk mendapatkan pandangan dan masukan dari seluruh anggota, serta diperbaiki untuk menghasilkan RSNI 2. Apabila diperlukan dalam tahap ini dapat dilakukan konsultasi dengan berbagai pihak dan atau melakukan penelitian/pengujian sesuai dengankebutuhan;
 - 4) Konsensus dalam lingkup Panitia Teknis/Subpanitia Teknis, Pada tahap ini RSNI 2 dikonsensuskan di lingkungan panitia teknis/subpanitia teknis dengan memperhatikan pandangan anggota yang hadir dan pandangan tertulis dari anggota yang tidak hadir. Rapat konsensus dinyatakan sah dan menghasilkan RSNI 3 apabila dihadiri oleh minimal 2/3 dari dari seluruh anggota panitia teknis/subpanitia teknis dan semua pihak yang berkepentingan (produsen, konsumen, pakar/ahli, dan regulator)terwakili;
 - 5) TahapJajakPendapat(*enquiry*)denganmediaelektronik,Padatahapini RSNI 3 yang dihasilkan oleh panitia teknis/subpanitia teknis diserahkan ke BSN agar dapat disebarluaskan untuk mendapatkan tanggapan dari panitia teknis yang bersangkutan dan anggota kelompok minat Mastan yang relevan. Jika disetujui menjadi RSNI 4;
 - 6) Tahap Pemungutan Suara dengan media elektronik (*E-balloting*) BSN menyebarluaskan RSNI 4 melalui Mastan untuk mendapatkan persetujuan melalui pemungutan suara. Pada tahap ini anggota kelompok minat Mastan yang relevan dapat menyatakan setuju pada catatan, tidaksetuju dengan alasan yang jelas, atau abstain, dalam kurun waktu 2 bulan melalui Sistem Informasi SNI (SISNI) atau mengisi formulir tanggapan;
 - 7) Penetapan SNI dan Dokumen Teknis (DT), RSNI yang telah mencapai tahap RASNI dan DT akan dialokasikan penomorannya oleh BSN. Penomoran SNI terdiri dari kata SNI diikuti 2 digit kode bidang berdasarkan ICS (*International Classification for Standards*), nomor induk, dan tahun penetapan. Tata cara penomoran SNI dan DT diatur dalam PSN *Penomoran Standar Nasional*;
 - 8) Pemeliharaan SNI, pemeliharaan SNI dilaksanakan oleh PT/SPT yang terkait sesuai dengan kebutuhan dengan melaksanakan Kaji ulang sekurang-kurangnya satu kali dalam 5 tahun setelah ditetapkan, untuk menilai kelayakan dan kekinian SNI.⁹⁹

⁹⁹*Ibid.*Hal.10.

F. Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI)

Standar sebagai spesifikasi teknis atau sesuatu yang dibakukan termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan konsensus semua pihak yang terkait dengan memperhatikan syarat-syarat keselamatan, keamanan, kesehatan, lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta pengalaman, perkembangan masa kini dan masa yang akan datang untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya.

Dalam hal sebagian atau seluruh ketentuan SNI diberlakukan wajib melalui regulasi teknis, maka penetapannya harus memenuhi sejumlah kaidah sebagai berikut :

- 1) Tujuan dari regulasi tersebut dapat dimengerti oleh pihak-pihak yang terkaitolehnya;
- 2) Regulasi teknis tersebut dapat diberlakukan kepada semua pihakyang terkait olehnya tanpa diskriminasi sehingga tidak menimbulkan dampak negatif bagi perkembanagn iklim usaha yang kompetitif dan persaingan yang sehat;
- 3) Semua ketentuan yang dipersyaratkan dapat dipenuhi oleh pihak yang terikat olehnya dalam kurun waktu yang wajar;
- 4) Penetapan regulasi teknis memberi tenggang waktu yang cukup sebelum diberlakukan secara efektif, agar pihak yang terikat olehnya dapat mempersiapkanpenerapannya;
- 5) Regulasi teknis yang telah berlaku secara efektif dapat ditegakkan, baik melalui penyediaan prasarana yang memadai untuk memfasilitasi pihak-pihakyangmematuhisemuaketentuanyangdiaturmaupunmelalui pengawasan pasar untuk mengoreksi dan/atau menindak pihak-pihak yang tidakmematuhinya;
- 6) Regulasi teknis ditetapkan oleh pihak yang memiliki kewenangan untuk melaksanakan koreksi dan penindakan terhadap pihak-pihak yang mematuhi regulasitersebut;
- 7) Memenuhi perjanjian internasional yang telah diratifikasi atau telah disepakati oleh pemerintah, terutama yang berkaitan dengan kesepakatan negara-negara anggota WTO tentang *Agreement on Technical Barrierss to Trade* (TBT) dan tentang *Sanitary and Phyto*

Sanitary (SPS).¹⁰⁰

Suatu standar yang diharuskan pada umumnya merupakan bagian dari perundang-undangan, aturan atau peraturan oleh lembaga pemerintah pembuat peraturan perundang-undangan dan yang mewajibkan pihak tertentu untuk bertindak menyesuaikan. SNI pada dasarnya dikembangkan sebagai referensi pasar yang penerapannya bersifat sukarela, namun dapat atas suatu pertimbangan teknis maupun ekonomis atau pertimbangan lainnya, dapat diberlakukan secara wajib oleh Instansi teknis sesuai dengan aturan pemberlakuan SNI. Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia adalah keputusan pimpinan instansi teknis yang berwenang untuk memberlakukan Standar Nasional Indonesia secara wajib terhadap barang dan atau jasa.¹⁰¹

Badan Standardisasi Nasional (BSN) sebagai badan yang membantu Presiden dalam menyelenggarakan pengembangan dan pembinaan dibidang Standardisasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tugas pokok dan fungsi BSN terbatas pada kebijakan dalam perumusan standar dan sistem penilaian kesesuaian, sedangkan yang menyangkut regulasi teknis berada dalam kewenangan instansi teknis. Melalui Standardisasi diharapkan pelaksanaan transaksi perdagangan, baik antara pemasok dan produsen maupun antara produsen dan konsumen, dapat dilaksanakan secara efisiensi dengan tingkat kepastian yang terjamin dan dapat mengurangi biaya transaksi yang harus ditanggung oleh kedua belah pihak.¹⁰²

Untuk menjamin pemanfaatan SNI secara luas, penerapan

¹⁰⁰*Ibid.*, Hal.12

¹⁰¹*Ibid.*,

¹⁰²*Ibid.*, Hal.14.

normaketerbukaan bagi semua pemangku kepentingan, transparan dan tidak memihak, serta selaras dengan perkembangan standar internasional merupakan faktor yang sangat penting. Selain hal tersebut, dalam rangka meningkatkan Standardisasi, Pemerintah harus membenahi regulasi teknis yang terkait dengan standar (SNI Wajib) dan prosedur penilaian kesesuaian yang pernah dikeluarkan, dan menetapkannya kembali, merevisi, atau mencabutnya, dengan pemberitahuan kepada negara anggota WTO lain melalui mekanisme notifikasi. Notifikasi merupakan peluang yang dapat dimanfaatkan Indonesia untuk menangkal produk- produk impor sub standar yang masuk ke pasar domestik. Notifikasi, dari segi yang lain, harus dapat dilihat juga sebagai instrumen legal untuk mengumandangkan peraturan teknis yang menguntungkan pelaku usaha domestik.¹⁰³

G. Helm Standar Nasional Indonesia (SNI)

Dalam upaya memberikan perlindungan kepada pengendara sepeda motor di Indonesia telah dibuat undang-undang tentang kewajiban memakai helm bagi pengendara sepeda motor. Undang-undang No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat (8) mensyaratkan bagi semua pengendara sepeda motor dan penumpangnya untuk memakai helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. Pengendara dan atau penumpang yang tidak memakai helm dikenakan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan, atau denda sebesar Rp, 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

¹⁰³*Ibid.*,

Ketentuan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia juga berlaku bagi setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah (Pasal 106 ayat (7)). Untuk meminimalisir dampak kecelakaan sepeda motor (terutama pada bagian kepala), mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia saat berkendara merupakan hal yang wajib mendapat perhatian khusus.

Pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm atau hanya menggunakan helm plastik/topi proyek (tidak memiliki pelindung dalam), jika kecelakaan akan mempunyai peluang luka otak tiga kali lebih parah dibanding mereka yang memakai helm yang memenuhi SNI (Standar Nasional Indonesia).

Dasar pemberlakuan Standar Wajib Helm ber-SNI adalah Permen Perindustrian RI No. 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan Atas Permen Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib. Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal 1 April 2010, Pasal yang mengatur tegas tentang helm ini antara lain:

Pasal 2 :

- (1) Memberlakukan secara wajib Standar Nasional Indonesia (SNI) atau revisinya terhadap Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua SNI 1811-2007 dengan pos tarif HS6506.10.10.00.
- (2) Pemberlakuan secara wajib SNI Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi helm yang digunakan pengendara kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah(terbuka).¹⁶⁷

Peraturan ini mewajibkan perusahaan dan importir yang memproduksi dan memperdagangkan helm di dalam negeri untuk memenuhi persyaratan SNI.

Pasal 3 :

Perusahaan yang memproduksi Helm Pengendara Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib :

- (1) menerapkan dan memiliki SPPT-SNI Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua sesuai dengan ketentuan yang berlaku; dan
- (2) membubuhkan tanda SNI Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua pada setiap produk sesuai ketentuan yang berlaku¹⁶⁸

Pasal 4 :

Setiap Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang diperdagangkan di dalam negeri, yang berasal dari hasil produksi dalam negeri dan atau impor wajib memenuhi persyaratan SNI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.

Helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia berarti telah memenuhi persyaratan material dan konstruksi, serta telah lolos berbagai pengujian. SNI 1811-2007 menetapkan spesifikasi teknis untuk helm pelindung yang digunakan oleh pengendara dan penumpang kendaraan bermotor roda dua, meliputi klasifikasi helm standar terbuka (*open face*) dan helm standar tertutup (*full -face*). Helm SNI memiliki beberapa kriteria diantaranya dilihat dari :¹⁰⁴

a) Material :

Bahan material helm harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- 1) Dibuat dari bahan yang kuat dan bukan logam, tidak berubah jika ditempatkan di ruang terbuka pada suhu 0 derajat Celsius sampai 55 derajat Celsius selama paling sedikit 4 jam dan tidak terpengaruh oleh radiasi ultra violet, serta harus tahan dari akibat pengaruh bensin, minyak, sabun, air, deterjen dan pembersih lainnya.
- 2) Bahan pelengkap helm harus tahan lapuk, tahan air dan tidak dapat

¹⁰⁴*Ibid.*, Hal.15

terpengaruh oleh perubahan suhu.

- 3) Bahan-bahan yang bersentuhan dengan tubuh tidak boleh terbuat dari bahan yang dapat menyebabkan iritasi atau penyakit pada kulit, dan tidak mengurangi kekuatan terhadap benturan maupun perubahan fisik sebagai akibat dari bersentuhan langsung dengan keringat, minyak dan lemak sipemakai.
- b) Desain Lapisan Luar & Dalam :
- 1) Lapisan luar yang keras (*hard outer shell*)
Didesain untuk dapat pecah jika mengalami benturan untuk mengurangi dampak tekanan sebelum sampai ke kepala Lapisan ini biasanya terbuat dari bahan *polycarbonate*.
 - 2) Lapisan dalam yang tebal (*inside shell or liner*)
Disebelah dalam lapisan luar adalah lapisan yang sama pentingnya untuk dampak pelapis penyangga. Biasanya dibuat dari bahan *polyatyrene (Styrofoam)*. Lapisan tebal ini memberikan bantalan yang berfungsi menahan guncangan sewaktu helm terbentur benda keras sementara kepala masih bergerak. Sewaktu ada tabrakan yang membenturkan bagian kepala dengan benda keras, lapisan keras luar dan lapisan dalam helm menyebarkan tekanan ke seluruh materi helm. Helm tersebut mencegah adanya benturan yang dapat mematahkan tengkorak.
 - 3) Lapisan dalam yang lunak (*comfort padding*)
Merupakan bagian dalam yang terdiri dari bahan lunak dan kain untuk menempatkan kepala secara pas dan tepat pada rongga helm. Helm *full face* merupakan helm yang memberi perlindungan lebih dan terasa nyaman saat memakainya. Ini merupakan jenis helm yang paling aman. Helm jenis ini tetap memberikan jaminan pendengaran terhadap suara dari lingkungan sekitar, melindungi dari angin dan matahari. Helm *full face* melindungi mata dari debu, polusi, hujan, serangga dan batu kecil yang mungkin terpental dari kendaraan lain. Dari beberapa pengujian menunjukkan bahwa helm *full face* tidak mengganggu penglihatan dan pendengaran. Jadi tidak ada alasan anda tidak menggunakan helm.¹⁰⁵
- c) Konstruksi :
- Konstruksi helm harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:¹⁰⁶
- i. Helm harus terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus, lapisan peredam benturan dan tali pengikat kedagu,
 - ii. Tinggi helm sekurang-kurangnya 114 milimeter diukur dari puncak helm ke bidang utama yaitu bidang horizontal yang melalui lubang telinga dan bagian bawah dari dudukan bola mata,
 - iii. Keliling lingkaran bagian dalam helm adalah sebagai berikut:
 - S : antara 500-kurang dari 540

¹⁰⁵ *Ibid.*, Hal.20

¹⁰⁶ *Ibid.*,

- M : antara 540-kurang dari 580
 - L : antara 580-kurang dari 620
 - XL : lebih dari 620
- iv. Tempurung terbuat dari bahan yang keras, sama tebal dan homogen kemampuannya, tidak menyatu dengan pelindung muka dan mata serta tidak boleh mempunyai penguatan setempat;
 - v. Peredam benturan terdiri dari lapisan peredam kejut yang dipasang pada permukaan bagian dalam tempurung dengan tebal sekurang-kurangnya 10 milimeter dan jaring helm atau konstruksi lain yang berfungsi seperti jaring helm;
 - vi. Tali pengikat dagu lebarnya minimum 20 milimeter dan harus benar-benar berfungsi sebagai pengikat helm ketika dikenakan di kepala dan dilengkapi dengan penutup telinga dan tengkuk;
 - vii. Tempurung tidak boleh ada tonjolan keluar yang tingginya melebihi 5 milimeter dari permukaan luar tempurung dan setiap tonjolan harus ditutupi dengan bahan lunak dan tidak boleh ada bagian tepi yang tajam;
 - viii. Lebar sudut pandang sekeliling sekurang-kurangnya 105 derajat pada tiap sisi dan sudut pandang vertikal sekurang-kurangnya 30 derajat di atas dan 45 derajat di bawah bidang utama;
 - ix. Helm harus dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pet yang bisa dipindahkan, tameng atau tutup dagu.
 - x. Memiliki daerah pelindung helm;
 - xi. Helm tidak boleh mempengaruhi fungsi aura dari pengguna terhadap suatu bahaya. Lubang ventilasi dipasang pada tempurung sedemikian rupa sehingga dapat mempertahankan temperatur pada ruang antara kepala dan tempurung.
 - xii. Setiap penonjolan ujung dari paku/keling harus berupalengkungan dan tidak boleh menonjol lebih dari 2 mm dari permukaan luar tempurung;
 - xiii. Helm harus dapat dipertahankan di atas kepala pengguna dengan kuat melalui atau menggunakan tali dengan cara mengaitkan di bawah dagu atau melewati tali pemegang di bawah dagu yang dihubungkan dengan tempurung.¹⁰⁷

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2001
Tentang Pembinaan Dan Pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan
Konsumen memberikan pedoman dan wewenang kepada Direktorat
Pengawasan Barang Beredar dan Jasa Direktorat Jenderal Perdagangan
Dalam Negeri Departemen Perdagangan untuk melakukan pengawasan

¹⁰⁷*Ibid.*,

terhadap produk barang dan jasa yang beredar di Indonesia, termasuk tata cara pengawasan produk yang beredar. Dalam hal ini helm tanpa logo SNI yang terakreditasi juga termasuk salah satu produk yang diawasi. Pengawasan yang dilakukan merupakan salah satu upaya untuk memberikan perlindungan konsumen sekaligus menumbuhkan kesadaran dan tanggung jawab pelaku usaha dalam memproduksi dan memperdagangkan helm.

Maka untuk melaksanakan pengawasan dengan baik dibuatlah Petunjuk Teknis Pengawasan Helm Pengendara Roda dua yang Beredar Di Pasar sesuai Peraturan Menteri Perindustrian No. 40/M-IND/PER/4/2009 dengan tujuan sebagai berikut :

- a) Terciptanya kesamaan persepsi serta taat cara pengawasan di lapangan antara berbagai pihak terkait.
- b) Terlindunginya konsumen pasar dalam negeri dari produk helm pengendara kendaraan bermotor roda dua yang tidak memenuhi peraturan perundangan yang berlaku.

Obyek pengawasan adalah semua helm pengendara kendaraan bermotor roda dua yang beredar di pasar yang ditawarkan, dipromosikan, diiklankan, diperdagangkan untuk dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen, yang berada di wilayah Republik Indonesia baik berasal dari produksi dalam negeri maupun berasal dari luar negeri/impor.¹⁰⁸

¹⁰⁸Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No.20/M-Dag/Per/5/2009 Tentang Ketentuan Dan Tata Cara Pengawasan Barang Dan/Atau Jasa, Pasal 2 ayat (1) dan(2).

Aspek Pengawasan helm pengendara kendaraan bermotor roda dua adalah syarat penandaan (label) dan syarat mutu produk yaitu :¹⁰⁹

1. Pencantuman label :
 - a. Pada kemasan sekurang-kurangnya memuat:
 - Merek atau Logo (diatur dalam SNI1811-2007);
 - Nama Perusahaan (diatur dalam SNI1811-2007);
 - Tipe/Model (diatur dalam SNI1811-2007);
 - Ukuran (diatur dalam SNI1811-2007);
 - b. Sedangkan pada Produk sekurang-kurangnya memuat:
 - Merek atau Logo (diatur dalam SNI1811-2007);
 - Nama Perusahaan (diatur dalam SNI1811-2007);
 - Tipe/Model (diatur dalam SNI1811-2007);
 - kuran (diatur dalam SNI1811-2007);
 - Tanda SNI harus berupa emboss (disyaratkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Industri Agro dan Kimia No.86/IAK/Per/11/2008 BabVI).
2. Standar Mutu

Pengawasan standar mutu helm pengendara kendaraan bermotor roda dua dilakukan berdasarkan Standar Nasional Indonesia (SNI 1811-2007). Bila ada revisi lebih lanjut terhadap SNI tersebut, maka pengawasan standar mengacu pada SNI yang telah direvisi. Barang dan/atau jasa yang beredar dipasar wajib memenuhi ketentuan standar, pencantuman label, klausula baku, cara menjual, dan/atau pengiklanan. Pada Pasal 24 Peraturan Pemerintah No.102 Tahun 2000 Tentang Standarisasi Nasional terdapat akibat hukum atas helm tanpa logo SNI terkait kepada pihak produsen yaitu sanksi administratif dan sanksi pidana.¹¹⁰

¹⁰⁹ Direktorat Pengawasan Barang Beredar Dan Jasa, Direktorat Jenderal Perdagangan Dalam Negeri, Departemen Perdagangan Indonesia, *Petunjuk Teknis Pengawasan Helm Pengendara Roda dua yang Beredar Di Pasar*, 2009, hlm. 7

¹¹⁰ *Ibid.*,

BAB IV

PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Efektifitas Sanksi Pidana Dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Tidak Memakai Helm SNI Di Wilayah Hukum Polres Kerinci

Berbicara mengenai efektifitas pada dasarnya ditujukan untuk melihat tingkat keberhasilan suatu tujuan tertentu yang diharapkan, dalam arti terpenuhinya sasaran yang sudah direncanakan sebelumnya. Jika kita ingin melihat sejauh mana efektifitas dari suatu aturan hukum, maka yang harus dilihat yakni bagaimana hukum itu dapat dipatuhi ataupun dilaksanakan oleh masyarakat yang menjadi target penerapan aturan hukum.

Pada saat kita hendak mengetahui bagaimana efektifitas dari hukum, maka kita harus mengukur bagaimana atau sejauh manakah aturan hukum tersebut dipatuhi oleh masyarakat yang menjadi objek sasaran kepatuhan dan ketaatannya dalam melaksanakan peraturan hukum tersebut. Apabila sebagian besar target yang menjadi sasaran mematuhi dan melaksanakan aturan hukum tersebut, maka dapat dikatakan bahwa aturan hukum tersebut berlaku secara efektif.

Sekalipun dikatakan bahwa aturan yang ditaati itu berlaku efektif, akan tetapi kita masih tetap dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektifitasnya karena seseorang menaati atau tidak suatu aturan hukum tergantung pada kepentingannya, dan kepentingan itu sendiri ada

bermacam-macam.¹¹¹

Faktor-faktor yang mempengaruhi dan mengukur ketaatan hukum secara umum, antara lain :

- 1) Relevansi aturan hukum secara umum, dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum;
- 2) Kejelasan rumusan dari substansi aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum;
- 3) Sosialisasi yang optimal kepada seluruh target aturan hukum itu;
- 4) Jika hukum yang dimaksud adalah perundang-undangan, maka seyogyanya aturannya bersifat melarang, dan jangan bersifat mengharuskan, sebab aturan hukum yang bersifat melarang (prohibitur) lebih mudah dilaksanakan ketimbang hukum yang bersifat mengharuskan (mandatur);
- 5) Sanksi yang diancam oleh aturan hukum itu harus dipadankan dengan sifat aturan hukum yang dilanggar tersebut;
- 6) Berat ringannya sanksi yang diancam dalam aturan hukum harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan;
- 7) Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan hukum tersebut, adalah memang memungkinkan, karena tindakan yang diatur dan diancamkan sanksi, memang tindakan yang konkrit dapat dilihat, diamati oleh karenanya memungkinkan untuk diproses dalam setiap tahapan;
- 8) Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan dengan dengan nilai moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut;
- 9) Efektif atau tidak efektifnya suatu aturan hukum yang secara umum, juga tergantung pada optimal dan professional tidak aparat penegak hukum untuk menegakan aturan hukum tersebut;
- 10) Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya standar hidup sosio-ekonomi yang minimal di dalam masyarakat.¹¹²

¹¹¹ Achmad Ali, 2009, Menguak Teori Hukum (*Legal Theory*) dan Teori Peradilan (*Jurisprudence*) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (*Legisprudence*), Jakarta, Penerbit : Kencana. Hal.375.

¹¹²*Ibid.*,hal.376

Jadi berbicara mengenai efektif atau tidaknya aturan hukum yang terdapat didalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai sanksi pidana bagi pengendara roda dua yang tidak memakai helm SNI, maka yang menjadi perhatian adalah sejauh mana atau bagaimana aturan hukum ini ditaati khususnya dalam penelitian ini bagi masyarakat pengguna kendaraan bermotor roda dua yang ada di wilayah hukum Polres Kerinci serta juga dapat dilihat dari sifat kepatuhan masyarakat dan pengetahuan masyarakat terhadap isi dari aturan hukum tersebut.

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mulai diterapkan di Wilayah hukum Polres Kerinci pada waktu sudah disahkan Presiden Republik Indonesia Bapak Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 21 Juni 2009, setelah melewati proses sosialisasi dengan optimal kepada masyarakat selama kurang lebih 3 (tiga) bulan, maka terhitung sejak tanggal 22 September 2009 ketentuan dalam Undang-Undang tersebut dinyatakan berlaku bagi masyarakat.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, terdapat salah satu kewajiban dalam berlalu lintas bagi masyarakat adalah menggunakan atau memakai helm dengan standar nasional Indonesia (SNI) sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 106 ayat 8 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi :

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 291 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Dalam penelitian ini, untuk melihat dan mengetahui efektifitas pelaksanaan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 khususnya pengaturan mengenai kewajiban pengendara roda dua untuk memakai helm SNI, Penulis melakukan penelitian langsung di Kepolisian Resort Kerinci dan Pengadilan Negeri Sungai Penuh.

Dari penelitian yang penulis lakukan, diperoleh data dan informasi bahwa angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2017 sebagaimana berikut ini ;

Tabel.1
Pelanggaran Lalu Lintas Kendaraan Roda Tidak Memakai Helm SNI
Di Wilayah Hukum Polres Kerinci
Tahun 2016-2017

NO	JENIS PELANGGARAN	TAHUN		JUMLAH
		2016	2017	
1.	Tidak Memakai Helm SNI	751	1.046	1.797
JUMLAH		751	1.046	1.797

Sumber : Satlantas Polres Kerinci 2018

Dari data tabel diatas dapat diketahui bahwa jenis pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara roda dua yang paling banyak terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci adalah jenis pelanggaran terkait pengendara roda dua yang tidak memakai helm SNI yang mencapai angka 1.797 dari tahun 2016 sampai dengan 2017. Pada tahun 2016 terdapat sebanyak 751 kasus pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm SNI dan pada tahun 2017 terjadi kenaikan jumlah kasus pelanggaran lalu lintas yang pengendara yang tidak memakai helm SNI saat mengendarai sepeda motor di jalan raya wilayah hukum Polres Kerinci. Kesemua kasus pelanggaran lalu lintas pengendara roda dua yang tidak memakai helm SNI ini didapat pada saat petugas melakukan razia rutin melalui Tim Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resort (Polres) Kerinci di wilayah hukum Kabupaten Kerinci dan Kota Sungai Penuh.

Dari hasil wawancara penulis dengan **IPTU Angga Luvyanto** Kepala Kesatuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polres Kerinci, mengatakan bahwa :

“ketaatan dan kepatuhan masyarakat untuk memakai atau menggunakan helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci masih sangat rendah, mereka (masyarakat) terkesan memakai helm SNI hanya karena takut pada petugas yang berjaga. Padahal fungsi utama helm SNI pada dasarnya demi keselamatan para pengendara roda dua itu sendiri.”¹¹³

Berdasarkan banyaknya jumlah angka pelanggaran lalu lintas dan hasil wawancara dengan Kasatlantas Polres Kerinci, menurut hemat pemikiran penulis bahwa adanya suatu kewajiban yang harus dipatuhi

¹¹³Angga Luvyanto, selaku Kepala Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Kerinci. Wawancara penulis pada 16 April 2018.

masyarakat dengan menggunakan atau memakai helm SNI pada saat mereka mengendarai sepeda motor sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam implementasinya di wilayah hukum Polres Kerinci belum berjalan dengan efektif.

Hal tersebut dapat diketahui dari angka jumlah kasus pelanggaran lalu lintas dengan tidak memakai helm SNI oleh pengendara roda dua yang masih meningkat dan marak terjadi dalam kurun waktu 2 (dua) tahun terakhir, disamping masih ada pelanggaran lalu lintas dalam bentuk lainnya yang dilakukan oleh masyarakat. Tingkat kepatuhan dan kesadaran hukum masyarakat untuk memakai helm standar ketika mengendarai kendaraan roda dua di wilayah hukum Polres Kerinci masih terbilang rendah, dimana masyarakat dirasa masih kurang mematuhi ketentuan berlalu lintas yang ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sehingga tindak pelanggaran cenderung terus terjadi.

Mengutip sebuah pendapat yang dikemukakan oleh Achmad Ali, yang mengatakan bahwa :

“Kapan suatu aturan hukum atau perundang-undangan dianggap tidak efektif berlakunya apabila jika hanya sebagian masyarakat saja yang mentaatinya. Dengan kata lain, walaupun sebagian besar masyarakat terlihat menaati aturan hukum atau perundang-undangan, akan tetapi ukuran atau kualitas dari efektifitasnya suatu aturan atau peraturan perundang-undangan itu masih dapat dipertanyakan.”¹¹⁴

Mengacu kepada pendapat tersebut, dapat dikatakan bahwa tingkat

¹¹⁴ Achmad Ali, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta : PT.Yarsif Watampone, hal.349.

kepatuhan warga masyarakat di wilayah hukum Polres Kerinci masih dikatakan rendah, hal ini disebabkan masih banyaknya warga masyarakat yang tidak mau memakai helm SNI saat menggunakan kendaraan bermotor. Dengan kata lain aturan hukum mengenai kewajiban memakai helm dan sanksi pidana bagi pengendara yang tidak memakai helm dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 belum berlaku secara efektif di wilayah hukum Polres Kerinci, hal ini dapat dilihat pada masih banyaknya masyarakat yang tidak menaatinya aturan tersebut.

Kepatuhan dan ketaatan dalam berlalu lintas di jalan raya merupakan suatu kegiatan yang vital dan penting, serta diperlukan adanya prinsip kehati-hatian dalam berkendara agar tercipta ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas sehingga tidak merugikan orang lain. Terlebih lagi dengan adanya berbagai macam waktu dan perilaku masyarakat ketika mereka menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya yang terkadang dapat membahayakan keselamatan pengendara lainnya.

Untuk mengetahui efektifitas suatu peraturan perundang-undangan, dalam hal ini efektifitas sanksi pidana yang terdapat didalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai kewajiban memakai helm SNI, maka dapat dilihat dari berbagai faktor, salah satunya dapat dilihat dari tingkat pemahaman dan pengetahuan masyarakat mengenai isi / substansi yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.

Untuk itu, penulis melakukan wawancara dengan 30 orang

responden pengguna kendaraan bermotor roda dua yang penulis temukan tidak memakai helm pada saat berkendara di wilayah hukum Polres Kerinci. Penulis melakukan wawancara secara lisan guna memperoleh data yang lebih akurat dan baik, untuk melihat pengetahuan mereka mengenai ketentuan Pasal 106 ayat (8) dan ancaman sanksi pidana yang terdapat didalam Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Adapun hasil wawancara tersebut dapat dilihat dalam data tabel sebagai berikut :

Tabel. II
Tanggapan Responden Pengendara Roda Dua
Mengenai Kewajiban Memakai Helm SNI Saat Berkendara
Di Wilayah Hukum Polres Kerinci

NO	PERTANYAAN	JAWABAN RESPONDEN		JUMLAH RESEPDEN
		YA	TIDAK	
1.	Apakah Saudara/i mengetahui bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang wajib memakai helm SNI ?	29 orang	1 orang	30 orang
2.	Apakah Saudara/i mengetahui mengenai isi ketentuan dalam Pasal 291 UU No.22 Tahun 2009 yang mewajibkan pengendara roda dua wajib memakai helm SNI saat berkendara dan jika melanggar dapat dikenakan sanksi ?	5 orang	25 orang	30 orang
3.	Apakah Saudara/i mengetahui bahwa setiap orang yang mengendarai Sepeda Motor dan penumpang yang tidak memakai helm SNI dapat dikenakan ancaman pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) ?	3 orang	27 orang	30 orang

Sumber : wawancara dengan Pengendara roda dua di wilayah hukum Polres Kerinci tahun 2018

Berdasarkan data wawancara yang penulis lakukan terhadap 30 orang responden pengendara roda dua yang tidak memakai helm SNI diatas, diketahui pada dasarnya secara umum masyarakat Kerinci mengetahui bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpangnya wajib memakai helm SNI, hal ini diketahui dari 30 orang responden yang penulis wawancarai menjawab mengetahui sebanyak 29 dan yang menjawab tidak mengetahui hanya 1 orang.

Selanjutnya, penulis juga melakukan wawancara kepada 30 orang responden tersebut, menanyakan tentang pengetahuan masyarakat Kerinci yang mengendarai kendaraan roda dua mengenai isi ketentuan dalam Pasal 291 UU No.22 Tahun 2009 yang mewajibkan pengendara roda dua wajib memakai helm SNI saat berkendara dan jika melanggar dapat dikenakan sanksi. Dari pertanyaan tersebut didapati sebanyak 5 orang menjawab mengetahui dan sebanyak 25 orang menjawab tidak mengetahui.

Lebih lanjut, penulis kemudian memberikan pertanyaan berikutnya mengenai apakah masyarakat Kerinci yang mengendarai kendaraan roda dua mengetahui bahwa setiap orang yang mengendarai Sepeda Motor dan penumpang yang tidak memakai helm SNI dapat dikenakan ancaman pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), dan didapati jawaban 3 orang mengetahui dan sebanyak 27 orang menjawab tidak mengetahui.

Dari 30 (tiga puluh) orang responden tersebut, kemudian penulis

melakukan wawancara lebih lanjut, untuk mempertanyakan mengapa mereka tetap tidak menggunakan helm SNI meskipun mereka mengetahui isi/subtansi yang diatur didalam Pasal 106 dan Pasal 291, diantaranya yakni :

Menurut **Iwan** mengatakan :

“saya tahu ada kewajiban pakai helm SNI yang diatur Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, akan tetapi karena rumah saya dekat dan saya keluar hanya sebentar untuk membeli barang ke mini market dekat jalan raya, maka saya tidak membawa helm tadi ketika pergi.”¹¹⁵

Selanjutnya menurut **Andi** mengatakan :

“saya tadi keluar terburu-buru untuk kerja, sehingga lupa membawa helm, karena tadi pagi bangun kesiangan. Pas di perempatan simpang lampu merah saya dihentikan dan ditilang oleh Pak Polisi Lalu Lintas dengan alasan saya melanggar Undang-Undang lalu lintas.”¹¹⁶

Lebih lanjut menurut **Neni** mengatakan :

“Saya tadi kepasar untuk beli sayuran, karena saya pikir tidak ada Polisi yang berjaga-jaga atau melihat, makanya saya putuskan sengaja tidak memakai helm SNI kepasar, karena repot nanti membawa sayur dan juga takut hilang kalau diparkiran.”¹¹⁷

Dari hasil wawancara kepada beberapa warga masyarakat yang menjadi responden tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkat kepatuhan masyarakat ataupun derajat efektifitas aturan hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 khususnya mengenai kewajiban memakai helm SNI pada saat mengendarai sepeda motor atau kendaraan roda dua masih di wilayah hukum Polres Kerinci masih belum memuaskan atau

¹¹⁵ Iwan, warga Kecamatan Air Hangat Kabupaten Kerinci. Wawancara penulis pada 01 Mei 2018.

¹¹⁶ Andi, warga Kecamatan Sitinjau Laut Kabupaten Kerinci. Wawancara penulis pada 03 Mei 2018.

¹¹⁷ Neni, warga Kecamatan Siulak Kabupaten Kerinci. Wawancara penulis pada 05 Mei 2018.

terbilang rendah. Kebanyakan masyarakat di wilayah ini mematuhi aturan hukum dengan menggunakan helm SNI saat berkendara dikarenakan adanya adanya sanksi jika melanggar, sehingga mengharuskan adanya pengawasan terus menerus dari polisi lalu lintas yang berjaga atau berpatroli.

Berbicara mengenai faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh Pengendara Motor yang tidak memakai helm SNI, menurut **AIPDA Suyatno**,¹¹⁸ mengatakan terdiri dari dari beberapa faktor diantaranya seperti:

1) Faktor individu manusia

Sebagai faktor yang paling utama dalam berperan menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas, bahkan kemacetan dan hingga kecelakaan lalu lintas. Masih rendahnya tingkat kepatuhan warga masyarakat dalam sadar hukum berlalu lintas sering menjadi sumber munculnya permasalahan dalam lalu lintas. Seperti masih kurang sikap kepatuhan masyarakat untuk membawa dan memakai helm SNI saat mereka keluar menggunakan motor, dengan alasan tidak ada pihak polisi yang berjaga sehingga warga masyarakat bebas untuk berkendara menggunakan sepeda motor kemana saja. Padahal jika dilihat bahwa kepatuhan dan kesadaran berlalu lintas dengan memakai helm SNI ini dapat membantu masyarakat ketika terjadi kecelakaan dan menghindari benturan keras pada kepala ketika terjadi dari sepeda motor.

2) Faktor Kesengajaan yang dilakukan oleh masyarakat

Sebagai faktor kedua yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas. Sikap sengaja berarti melakukan sesuatu dengan sadar dan tidak ada paksaan dari orang lain. Bila pengendara sepeda motor melakukan pelanggaran lalu lintas karena kesengajaan, maka akan merugikan diri sendiri. Seperti dengan sengaja atau malas tidak membawa dan memakai helm SNI ketika mengendarai sepeda motor atau kendaraan roda dua, padahal diketahui bahwa ada ketentuan hukum yang mengatur mengenai tata tertib berlalu lintas seperti yang terdapat

¹¹⁸ Suyatno, Anggota Polisi Lalu Lintas Pada Polres Kerinci. Wawancara Penulis pada 06 Mei 2018.

didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 3) Faktor Kelalaian yang ditimbulkan oleh manusia itu sendiri. Sebagai faktor ketiga yang menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas . Sikap lalai bisa dipersamakan dengan juga dengan istilah lupa atau suatu tindak perbuatan yang dilakukan dengan tidak disengaja. Jika pengendara kendaraan roda dua melakukan pelanggaran lalu lintas karena lalai seperti tidak memakai helm SNI saat berkendara, maka tentu akan menimbulkan suatu kerugian terhadap dirinya sendiri.¹¹⁹

Lebih lanjut menurut **Brigadir Debi Rusadi**, mengatakan bahwa :

“warga masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas khususnya yang tidak memakai helm SNI ketika berkendara, pada umumnya mereka hanya memakai helm pada waktu-waktu tertentu, seperti pada pagi hari dari jam 07.00 sampai dengan jam 09.00 wib, pada saat akan kepasar melewati persimpangan atau jalan raya ataupun pada setiap hari senin dimana setiap persimpangan dijaga dan diawasi oleh polisi yang bertugas.”¹²⁰

Dari wawancara diatas, dapat diketahui bahwa kepatuhan masyarakat untuk menggunakan helm SNI ketika berkendara terkesan adanya suatu ketakutan pada aparat polisi lalu lintas yang berjaga, sehingga ada waktu-waktu tertentu digunakan oleh masyarakat untuk dengan sengaja tidak menggunakan atau memakai helm karena dirasa tidak ada pihak polisi yang bertugas.

Untuk melihat banyaknya jumlah kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci, penulis juga melakukan studi dokumentasi ke Pengadilan Negeri Sungai Penuh untuk melihat dan mengetahui mengenai data kasus tilang yang diproses sampai ke Pengadilan.

¹¹⁹*Ibid.*,

¹²⁰ Debi Rusadi, Anggota Polisi Lalu Lintas Pada Polres Kerinci. Wawancara Penulis pada 06 Mei 2018.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam data tabel sebagai berikut :

Tabel. III
Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas Tidak Memakai Helm SNI yang Dilimpahkan Sampai Ke Pengadilan

No	TAHUN	JUMLAH PELANGGARAN SECARA UMUM	PERKARA PELANGGARAN		JUMLAH PELANGGARAN HELM SNI
			DISELESAIKAN DI TEMPAT (Diberi Teguran / Peringatan)	DILIMPALKAN KE PENGADILAN	
1.	2016	2.229	98	2.131	751
2.	2017	3.975	85	3.890	1.046
JUMLAH		6.204	183	6.021	1.797

Sumber data : Polres Kerinci dan Pengadilan Negeri Sungai Penuh 2018

Dari data tabel diatas terlihat bahwa jumlah angka pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Kerinci cukup tinggi mencapai angka 6.204 selama kurun waktu 2 (dua) tahun. dari jumlah tersebut terdapat sedikitnya 183 kasus pelanggaran yang diselesaikan oleh Aparat Kepolisian Lalu Lintas ditempat kejadian, dengan cara memberikan teguran lisan atau peringatan untuk tidak mengulangi kembali pelanggaran yang dilakukan. Biasanya hal ini dilakukan terhadap siswa atau pelajar dan ibu-ibu usia lanjut yang dinilai tidak memahami isi atau substansi Undang-Undang Lalu Lintas. Sedangkan untuk perkara pelanggaran lalu lintas yang diproses dan dilimpahkan sampai ke Pengadilan ada sebanyak 6.021. Dari jumlah tersebut, angka pelanggaran lalu lintas yang tertinggi pada pelanggaran tidak memakai helm SNI saat berkendara sebanyak 1.797 kasus pelanggaran.

Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan **Ibu Ratna**

Dewi Darimi,SHhakim yang melakukan persidangan dalam perkara pelanggaran lalu lintas, menyebutkan bahwa :

“pada umumnya masyarakat yang hadir dalam sidang tilang di Pengadilan Negeri Sungai Penuh secara garis besar dikarenakan melakukan pelanggaran berupa tidak memakai helm SNI ketika mereka mengendarai sepeda motor. Mereka akan dikenakan sanksi pidana sesuai dengan ketentuan didalam Pasal 291 ayat (1) mengenai tidak mengenakan helm standar bagi pengemudi saat berkendara atau Pasal 291 ayat (2) mengenai pembiaran penumpangnya tidak memakai helm standar saat berkendara.¹²¹

Lebih lanjut, menurut **Rinding Sambara,SH** mengatakan bahwa:

“untuk memberikan hukuman kepada para pelanggar, ada beberapa hal yang terkadang mempengaruhi putusan hakim, yakni hakim melihat latar belakang pelanggar, hakim melihat alasan pelanggar, dan kehadiran pelanggar dalam pemeriksaan di sidang pengadilan”.¹²²

Dalam perkara pelanggaran lalu lintas, apabila pelanggar melakukan pelanggaran tidak memakai helm SNI kemudian ia melakukan pelanggaran terhadap hal yang sama maupun pelanggar yang tidak hadir dalam persidangan tilang pada saat sidang pengadilan, maka biasanya hakim akan memberikan penjatuhan putusan denda lebih berat kepada pelanggar yang melakukan pelanggaran tersebut atau menjatuhkan denda maksimal yang terdapat didalam Pasal 291 ayat (1) dan Pasal 291 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

B. Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Undang-Undang Nomor 22

¹²¹ Ratna Dewi Darimi, Hakim yang Menangani Perkara Sidang Tilang pada Pengadilan Negeri Sungai Penuh. Wawancara Penulis pada 08 Mei 2018.

¹²² Rinding Sambara,, Hakim yang Menangani perkara Sidang Sidang Tilang pada Pengadilan Negeri Sungai Penuh. Wawancara Penulis pada 08 Mei 2018.

Tahun 2009 Pasal 291 Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Motor Yang Tidak Memakai Helm SNI Di Wilayah Hukum Polres Kerinci

Seorang dianggap memiliki taraf kepatuhan dan kesadaran hukum yang baik jika perbuatannya sesuai dengan aturan hukum yang berlaku, maka taraf kesadaran hukum yang tinggi juga tentunya didasarkan pada kepatuhan hukum, yang menunjukkan sampai sejauh manakah perilaku nyata seseorang sesuai dengan hukum yang berlaku. Akan tetapi tidak setiap orang yang mematuhi hukum pasti mempunyai kesadaran hukum yang tinggi. Apabila seseorang mematuhi hukum hanya karena takut pada sanksinya, maka salah satu akibatnya adalah penegakan hukum tersebut harus diawasi agar tercipta mental pengendara yang baik.

Sikap dan perbuatan masyarakat sebagai pengguna jalan raya memiliki perbedaan dalam kepentingannya masing-masing. Faktor kepentingan inilah yang sering kali mengakibatkan terjadinya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di jalan raya. Masyarakat belum mengerti dan memahami bahwa kesadaran berlalu lintas di jalan merupakan suatu kepentingan bersama, maka diharapkan masyarakat harus memiliki kesadaran hukum berlalu lintas supaya terciptakan keadaan dan situasi yang lancar, aman, dan tertib sebagai sesama pengguna jalan.

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 291 mengenai pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah Polres

Kerinci, maka penulis mencoba menggunakan teori yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto mengenai faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu :

1. Faktor hukum atau undang-undang
2. Faktor penegak hukum
3. Faktor sarana atau fasilitas
4. Faktor masyarakat
5. Faktor budaya hukum.¹²³

Selanjutnya akan penulis hubungkan dengan penelitian yang penulis lakukan dalam uraian pembahasan sebagai berikut :

1. Faktor Hukum atau Undang-Undang

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu sumber hukum berguna bagi Kepolisian dalam hal ini khususnya bagi Kepolisian Lalu Lintas, dimana undang-undang ini dijadikan sebagai pedoman dalam menegakan aturan dan menyelesaikan permasalahan-permasalahan lalu lintas.

Berkaitan dengan faktor hukum dalam penelitian ini, yakni mengenai ancaman sanksi pidana yang ada didalam Pasal 291 ayat (1) dan Pasal 291 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dinilai terlalu tinggi oleh masyarakat khususnya di wilayah hukum Polres Kerinci.

Dari hasil wawancara penulis dengan 30 (tiga puluh) orang masyarakat di Kabupaten Kerinci untuk meminta pendapat mereka mengenai sanksi pidana yang terdapat didalam pasal 291, terdapat beberapa pendapat yang penulis tuangkan dalam data tabel dibawah ini :

¹²³ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, hal.9

Tabel. IV
Pendapat 30 Orang Masyarakat Di Wilayah Hukum Polres Kerinci
Mengenai Sanksi Pidana dalam Pasal 291

No.	PERTANYAAN	JAWABAN	
		Setuju	Tidak Setuju
1.	Apakah Saudara/I setuju apabila tidak memakai helm SNI waktu mengendarai sepeda motor dikenakan sanksi pidana kurungan 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,-	7 orang	23 orang
JUMLAH		7 orang	23 orang

Berdasarkan data tersebut diatas, dapat dilihat bahwa dari 30 (tiga puluh) orang responden yang dimintakan pendapat mengenai persetujuan mereka mengenai sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 291 ayat (1) dan Pasal 291 ayat (2) diperoleh jawaban bahwa sebanyak 7 (tujuh) orang menyatakan setuju apabila tidak memakai helm SNI dikenakan sanksi pidana kurungan 2 (dua) bulan atau sanksi denda sebanyak Rp.250.000,- (dua ratus lima puluh ribu), sedangkan sebanyak 23 (dua puluh tiga) orang menyatakan tidak setuju. Masyarakat yang menyatakan tidak beralasan bahwa ancaman sanksi denda yang dikenakan kepada para pelanggar dinilai terlalu tinggi dan tidak sesuai dengan pendapatan/gaji yang mereka dapatkan, jika mereka secara terus menerus terkena tilang, maka mereka akan mengalami masalah atau kerugian yang banyak.

Menurut hemat pemikiran penulis, jika dilihat ancaman sanksi pidana yang tinggi merupakan suatu upaya yang dilakukan pemerintah/aparat penegak hukum untuk memberikan rasa atau efek jera bagi mereka yang melanggar serta menekan angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

2. Faktor Penegak Hukum

Berbicara mengenai penegak hukum memiliki defenisi yang cukup luas sekali meliputi aparat kepolisian, kejaksaan, hakim/pengadilan, lembaga pemasyarakatan dan advokat. Akan tetapi dalam penelitian ini penulis membatasi hanya kepada aparat kepolisian khususnya polisi lalu lintas. Suatu aturan hukum yang baik, apabila tidak didukung oleh aparat penegak hukum yang baik, maka akan sulit untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan hukum yang berlaku. Suatu peraturan yang didukung oleh pengawasan yang baik oleh aparat kepolisian akan menghasilkanketaatan dan kepatuhan hukum masyarakat.

Pada dasarnya penegak hukum juga merupakan warga masyarakat yang memiliki beberapa peranan dan kedudukan dalam lingkungan masyarakat dan lingkungan kerja. Hal tersebut juga yang terkadang menimbulkan adanya konflik kepentingan sebagai anggota masyarakat dan disisi lain sebagai seorang aparat penegak hukum .

Didalam penelitian ini khususnya berkaitan dengan kewajiban memakai helm SNI yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, menurut **IPTU Angga Luvyanto**, mengatakan : Aparat kepolisian

dalam melaksanakan tugasnya terkadang menemui adanya beberapa hal seperti :¹²⁴

- Aparat kepolisian lalu lintas dalam melaksanakan tugas sudah melakukan kewajiban sebagaimana mestinya dan memberikan sanksi yang tegas kepada para pelanggar, akan tetapi upaya tersebut belum mampu menekan jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi dikarenakan masih banyak masyarakat pengendara motor yang melakukan pelanggaran;
- Terkadang, ditemukan adanya aparat kepolisian yang bermain dengan masyarakat, dengan kata lain melakukan pungutan liar (pungli) terhadap masyarakat yang melanggar peraturan lalu lintas seperti tidak memakai helm standar secara sembunyi-sembunyi demi mendapatkan keuntungan pribadi sendiri. Akibatnya menimbulkan stigma atau pandangan negative yang diberikan oleh masyarakat terhadap perbuatan seseorang individu kepolisian, yang terkadang mencoreng citra baik kepolisian lalu lintas dimata masyarakat. Sehingga masyarakat menganggap mudah untuk melakukan perdamaian dengan aparat ketika mereka ditangkap/ditilang karena melakukan pelanggaran;
- Jumlah personil anggota Satuan lalu lintas yang sedikit bila dibandingkan dengan banyaknya masyarakat pengguna kendaraan bermotor yang harus selalu diawasi agar selalu tertib berlalu lintas terutama memakai helm SNI saat berkendara, dimana jumlah personil anggota Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Kerinci hanya berjumlah 35 (tiga puluh lima) orang, dengan sistem piket atau bertugas secara bergantian/bergiliran setiap harinya. Jumlah ini tentunya tidak maksimal jika dibandingkan dengan banyaknya masyarakat yang harus diawasi selaku pengendara motor di wilayah Polres Kerinci.”

3. Faktor Sarana atau Fasilitas

¹²⁴ Angga Luvyanto, Selaku Kepala Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Kerinci. Wawancara penulis pada 16 April 2018.

Sarana atau fasilitas memiliki peranan yang penting agar suatu aturan hukum dapat berjalan dengan efektif. Sarana atau fasilitas pada dasarnya berfungsi untuk mendukung terlaksananya tugas-tugas yang diemban oleh aparat kepolisian dalam hal ini kepolisian lalu lintas. Seperti misalnya kendaraan yang digunakan oleh aparat kepolisian untuk melaksanakan tugas ataupun berpatroli, peralatan-peralatan lain yang berhubungan dengan pelaksanaan tugas kepolisian dan sebagainya.

Dalam penelitian ini berkaitan dengan pembahasan mengenai kewajiban masyarakat untuk memakai helm SNI ketika berkendara, maka salah satu fasilitas atau sarana yang dibutuhkan oleh aparat kepolisian adalah adanya Pos polisi yang dibangun disetiap persimpangan besar yang ramai akan kendaraan melintas, serta kendaraan patroli polisi seperti mobil dan motor. Jumlah Pos Polisi yang ada di wilayah hukum Polres Kerinci sebanyak 7 Pos yang tersebar di beberapa tempat yakni ;

- 1) Pos Polisi Lalu lintas;
- 2) Pos Polisi Puncak;
- 3) Pos Polisi Kincai Plaza;
- 4) Pos Polisi Rawang;
- 5) Pos Polisi Simpang MM Arni;
- 6) Pos Polisi Simpang SD Negeri 4;
- 7) Pos Polisi Simpang RSUD MHAT.

Dari jumlah pos polisi yang penulis sebutkan diatas, masih kurangnya sarana yang menunjang kegiatan penjagaan di Pos, salah

satunya sarana pendingin seperti AC/ Kipas angin agar aparat yang berjaga dapat nyaman berjaga, masih ada pos yang tidak dilengkapi dengan peralatan computer untuk menunjang kerja aparat polisi lalu lintas dalam membuat surat menyurat dan sebagainya, dan masih sering pos polisi terlihat kosong tanpa ada yang berjaga.

Jika dilihat, keberadaan pos polisi yang ada diwilayah hukum Polres Kerinci masih dinilai kurang memadai dan dilengkapi dengan peralatan computer yang mendukung kegiatan tugas kepolisian, sehingga tidak jarang pos polisi terkadang kosong tidak dijaga. Hal ini tentunya menjadi suatu kesempatan bagi masyarakat yang ingin melanggar peraturan lalu lintas dengan tidak memakai helm SNI dengan melihat/mengintai ada atau tidak polisi lalu lintas yang berjaga di pos polisi, sehingga kemungkinan besar warga masyarakat Kerinci yang tidak patuh akan peraturan lalu lintas akan cenderung melakukan pelanggaran karena menganggap tidak ada polisi yang berjaga di pos polisi.

Menurut **Deni** mengatakan bahwa :

“ disini (Kabupaten Kerinci) masih sedikit jumlah pos polisinya yang selalu dijaga oleh aparat, jadi kalau saya saat berkendara sengaja menunggu terlebih dahulu melihat ada atau tidak polisi yang berjaga di pos polisi lalu lintas, karena saya sering tidak memakai helm saat menggunakan motor, dan disini juga jarang ada patrol polisi, walaupun ada hanya sebentar saja, sehingga kami bisa lebih bebas tidak memakai helm”¹²⁵

4. Faktor Masyarakat

¹²⁵Deni Warga Kota Sungai Penuh Kerinci.Wawancara penulis pada 26 Juli 2018.

Faktor masyarakat juga memiliki peranan yang penting, karena masyarakat merupakan subjek hukum dalam berlalu lintas. Kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan hukum yang berlaku khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 akan menciptakan suatu kondisi tertib hukum dalam berlalu lintas. Sebaliknya jika masyarakat sendiri tidak mau menaati dan mematuhi aturan hukum dalam berlalu lintas, maka dapat diperkirakan akan terjadinya kekacauan dalam tertib hukum berlalu lintas yang berujung pada pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang seringkali dilakukan oleh masyarakat.

Terutama mengenai kewajiban memakai helm SNI saat berkendara khususnya di wilayah hukum Polres Kerinci, masih banyak ditemukan adanya pengendara sepeda motor di Kabupaten Kerinci yang pada saat melintas atau melewati jalan raya tidak menggunakan atau memakai helm SNI. Sehingga masyarakat seringkali berupaya untuk menghindari daerah-daerah yang dianggap mereka rawan dikarenakan adanya polisi lalu lintas yang berjaga.

Pada dasarnya masyarakat di wilayah hukum Polres Kerinci mengetahui dan memahami bahwa memakai helm SNI saat berkendara merupakan suatu kewajiban, akan tetapi tidak mereka lakukan. Mereka lebih terbiasa keluar mengendarai sepeda motor tanpa memakai helm SNI. Dengan berbagai macam alasan yang mereka kemukakan untuk tidak memakai helm SNI.

Salah satunya menurut Wahid mengatakan bahwa :

“Saya sudah biasa tidak memakai helm SNI waktu keluar rumah mengendarai sepeda motor. Biasanya juga tidak ada polisi yang berjaga, jadi untuk apa memakai helm SNI, disamping harganya yang lumayan cukup mahal, helm SNI ini juga rawan hilang kalau diparkir/ditinggalkan di motor ketika pergi kesuatu tempat.”¹²⁶

Pada hakekatnya masyarakat harus memahami bahwa memakai atau menggunakan helm SNI saat mengendarai sepeda motor tidak hanya sebuah kewajiban yang diatur dalam Undang-Undang Lalu lintas, akan tetapi juga demi menjaga keamanan dan keselamatan saat berkendara serta menghindari dari bahaya yang tidak diduga ketika terjadi suatu kecelakaan dalam berlalu lintas.

5. Faktor budaya hukum

Budaya hukum sebagai suatu sikap, perasaan, nilai maupun perilaku masyarakat maupun pemerintah terhadap kepatuhan hukum. Berhubungan dengan faktor yang mempengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya mengenai kewajiban memakai helm SNI, budaya hukum dapat dikatakan sebagai suatu perilaku warga masyarakat atau kebiasaan masyarakat untuk mengetahui, mematuhi atau mematuhi aturan hukum lalu lintas yang berlaku. Seorang warga masyarakat dianggap memiliki tingkat kepatuhan dan kesadaran hukum yang baik jika sikap dan prilakunya sesuai dengan aturan hukum.

Berkaitan dengan penelitian yang penulis lakukan, dapat dikatakan bahwa budaya hukum dalam tertib berlalu lintas yang dimiliki masyarakat

¹²⁶ Wahid, Warga Kecamatan Batang Merangin di Kabupaten Kerinci. Wawancara penulis pada 05 Mei 2018.

masih rendah, hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya jumlah pelanggar lalu lintas selama 2 (dua) kurun waktu terakhir, terutama kepatuhan masyarakat untuk memakai helm SNI saat berkendara. Suatu perilaku yang menjadi kebiasaan bagi masyarakat di wilayah hukum Kerinci, yakni berkendara atau mengendarai sepeda motor tanpa memakai helm SNI dianggap sebagai suatu hal yang biasa terjadi.

Masyarakat terkesan hanya akan mematuhi aturan hukum berlaku lintas jika melihat ada polisi yang berjaga, tentunya hal ini merupakan suatu kebiasaan yang tidak baik dan tidak layak untuk dicontoh. Hal ini dikarenakan penggunaan atau pemakaian helm SNI tidak hanya sekedar suatu kewajiban yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Akan tetapi sebenarnya lebih kepada upaya untuk melindungi atau memberikan proteksi diri kepada pengguna kendaraan bermotor dari hal-hal yang tidak diinginkan.

Dari wawancara penulis dengan salah seorang pengendara sepeda motor di wilayah hukum Polres Kerinci menyebutkan bahwa :

“Kami disini sudah biasa kalau mengendarai sepeda motor tanpa helm. Apalagi bagi kami kaum perempuan yang mengenakan jilbab, memakai helm SNI terkadang terasa mengganggu kami dan merusak tata hias berjilbab, sehingga kami lebih terbiasa tidak memakai helm saat berkendara.”¹²⁷

Berdasarkan beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya Pasal 291 tentang Sanksi Pidana bagi masyarakat yang

¹²⁷ Wiwin, Warga Kecamatan Kayu Aro Kabupaten Kerinci. Wawancara penulis pada 06 Mei 2018.

tidak memakai helm SNI saat berkendara di wilayah hukum Polres Kerinci yang telah penulis uraikan diatas, terlihat bahwa penegakan aturan ini belum mampu dijalankan dengan maksimal karena masih ditemui adanya beberapa hal yang menjadi kendala dalam menegakan sanksi kepada para pelanggar, mulai dari faktor hukum hingga kepada budaya hukum masyarakat.

C. Tindakan Yang Dilakukan Aparat Penegak Hukum Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Motor Yang Tidak Memakai Helm SNI Di Wilayah Hukum Polres Kerinci

Upaya pihak Satlantas Polres Kerinci dalam menanggulangi permasalahan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Kerinci dapat dikatakan masih belum maksimal. Hal ini dikarenakan banyaknya angka pelanggaran yang diperoleh dari Polres Kerinci menunjukkan peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas khususnya sepeda motor dari tahun 2016 sampai tahun 2017.

Menurut **Angga Luvyanto** mengatakan bahwa :

“dalam melaksanakan tugasnya jajaran Satlantas Polres Kerinci menggunakan dua metode dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas, metode tersebut diantaranya metode preventif (cara pendekatan pencegahan) dan metode represif (cara penindakan)”¹²⁸

Tindakan upaya pencegahan yang dilakukan oleh pihak Satlantas Polres Kerinci diantaranya dengan membuat beberapa program yang bersikap edukasi sebagai bagian dari upaya pencegahan (preventif) guna

¹²⁸ Angga Luvyanto, selaku *Kepala Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Kerinci*. Wawancara penulis pada 16 April 2018.

menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Kerinci. Program-program tersebut diantaranya adalah :

1) Melakukan Sosialisasi Lintas Sekolah

Sosialisasi lintas Sekolah merupakan kegiatan dari Kepolisian Resort Kerinci khususnya Satuan Lalu Lintas Kerinci yang dilakukan dengan mengajak kalangan akademisi sebagai salah satu *stake holder* untuk ikut berperan serta dalam menangani masalah lalu lintas. Dalam kegiatan ini ditujukan tidak hanya sebatas kepada siswa-siswi sekolah tetapi juga para guru dan staf sekolah. Kegiatan sosialisasi ini dapat dilakukan melalui kunjungan, diskusi, seminar, debat publik, serta kampanye keselamatan lalu lintas. Pada program kegiatan ini diharapkan menimbulkan kematangan baik secara personal terhadap emosional maupun intelektual siswa-siswi dan guru dalam hal etika, sopan santun dan tata cara berlalu lintas yang baik dan benar serta memberikan informasi dan pengetahuan terkait ketentuan peraturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2) Kegiatan Pelatihan Keamanan dalam Berkendara

Keamanan berkendara merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan ketrampilan mengendarai kendaraan bermotor, kiat-kiat aman berkendara. Ketrampilan dan keahlian berkendara yang dilatihkan dan diselenggarakan oleh polisi lalu lintas yang bekerjasama dengan sektor Pemerintah Daerah, Lembaga Swadaya Masyarakat, sekolah-sekolah,

pengemudi angkutan umum, masyarakat umum atau siapa saja yang peduli terhadap masalah keselamatan berkendara.

Pelaksanaan dari kegiatan keamanan berkendara dilakukan melalui kegiatan : pendidikan dan pelatihan berkendara baik teori maupun praktek, sepeda motor lajur kiri (kanalisasi) dan menyalakan lampu siang hari (Light on), kewajiban memakai helm SNI, yang serta mengajak masyarakat untuk mematuhi tata tertib dalam berlalu lintas melalui pemasangan pada spanduk/baliho himbauan dan lain-lain.

3) Kawasan Tertib Lalu Lintas

Merupakan pilot proyek / proyek percontohan dari daerah yang rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas menjadi daerah yang tertib dan teratur. Kawasan Tertib Lalu lintas merupakan upaya bersama antar *stake holder* untuk menangani masalah lalu lintas secara komprehensif. Kawasan Tertib Lalu lintas yang dikembangkan oleh Satlantas Polres Kerinci meliputi hampir diseluruh jalur utama Kota Sungai Penuh dan Jalur utama Kabupaten Kerinci serta jalur lain yang dianggap rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

4) Melakukan kegiatan Patroli tertib lalu lintas

Patroli lalu lintas merupakan suatu kegiatan ronda atau pemantauan yang dilakukan pada ruas jalan tertentu dengan tujuan untuk melakukan pengawasan terhadap arus lalu lintas dan aktivitas masyarakat pemakai jalan guna menumbuhkan dampak penangkalan bagi pemakai jalan, menemukan dan menindak pelanggaran lalu lintas

serta memberikan perlindungan dan pelayanan bagi masyarakat yang membutuhkan.

Kegiatan Satlantas Polres Kerinci dalam melakukan Patroli Lalu Lintas di wilayah hukum Polres Kerincidilaksanakan melalui dua macam kegiatan operasi, yaitu operasi rutin dan operasi khusus. Operasi rutin kepolisian bidang lalu lintas diarahkan terhadap sasaran rutin yang telah dirumuskan dalam program dan anggaran Polri yang telah dirumuskan dalam program dan anggaran Polri yang diselenggarakan sepanjang tahun oleh seluruh kekuatan operasional Polri bidang lalu lintas yang digelar diseluruh kewilayahan dan kesatuan fungsi lalu lintas. Sedangkan kegiatan operasi khusus dilakukan dengan cara dilaksanakan hanya apabila terjadigangguan kelancaran lalu lintas diwilayah tertentu dianggap cukup meresahkan dan dianggap perlu.

Menurut **AIPDA Suyatno** mengatakan bahwa :

“untuk waktupelaksanaan Patroli di wilayah hukum Polres Kerinci didasarkan pada waktu jam padat arus lalu lintas sesuai dengan anatomi karakteristik kerawanan bidang lalu lintas seperti jam masuk dan pulang sekolah atau kantor, jam padat pulang kerja pada sore hari sedangkan cara-cara yang ditempuh dalam pelaksanaan Patroli lalu lintas yaitu dengan menindak pelanggaran lalu lintas, memberikan tindakan edukatif serta tindakan yuridis.”¹²⁹

Lebih lanjut menurut **Brigadir Debi Rusadi**,¹³⁰ mengatakan bahwa jika dengan cara preventif masih saja tetap ditemukan adanya masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Kerinci

¹²⁹ Suyatno, Anggota Polisi Lalu Lintas Pada Polres Kerinci. Wawancara Penulis pada 06 Mei 2018.

¹³⁰ Debi Rusadi, Anggota Polisi Lalu Lintas Pada Polres Kerinci. Wawancara Penulis pada 06 Mei 2018.

dengan perbuatan tidak memakai helm SNI saat mengendarai sepeda motor ataupun dengan bentuk pelanggaran lainnya, maka dalam hal ini aparat kepolisian Satlantas Polres Kerinci harus melakukan upaya represif untuk menindaki masyarakat yang melakukan pelanggaran agar ada efek jera yang dirasakan oleh masyarakat yang melakukan pelanggaran dan tidak mengulangi perbuatannya lagi.

Untuk tindakan Represif yang oleh Satlantas Polres Kerinci dalam upaya menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm SNI di wilayah hukum Polres Kerinci dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut :¹³¹

1) Memberikan teguran

Kepolisian lalu lintas dapat memberikan teguran dilakukan kepada anggota masyarakat yang melanggar lalu lintas tetapi berjanji tidak akan melakukan pelanggaran lagi dengan cara membuat surat pernyataan bahwa tertulis tidak akan melanggar lagi. Biasanya teguran ini dilakukan terhadap anak-anak atau pelajar yang melakukan pelanggaran lalu lintas seperti tidak memakai helm SNI saat mengendarai sepeda motor. Sehingga aparat kepolisian terpaksa memberhentikan mereka dan memberikan teguran.

2) Melakukan Penindakan bergerak

yaitu dengan cara menindak pelanggar sambil melaksanakan patroli yang bersifat insidental (sewaktu-waktu), serta bersifat ofensif

¹³¹Iptu. Angga Luvyanto, S.Pd., MH selaku Kepala Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Kerinci. Wawancara penulis pada 16 April 2018.

(menyinggung) terhadap pelanggaran yang tertangkap tangan dan bagi petugas tidak perlu dilengkapi dengan surat perintah tugas.

Seperti yang diungkapkan oleh **Iptu Angga Luvyanto** Kasat Lantas Polres Kerinci mengatakan: “bila ada pelanggar lalu lintas dan ada Polisi yang melihat masyarakat melakukan pelanggaran dengan tidak memakai helm SNI saat mengendarai sepeda motor di jalan raya dalam wilayah hukum Polres Kerinci, maka Polisi yang bertugas pada waktu itu dapat tindakan represif yang diperlukan sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas.”¹³²

3) Melakukan tilang bagi pelanggar

Pada hakekatnya surat tilang adalah suatu bukti telah terjadinya suatu pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat. Fungsi tilang sebenarnya sebagai undangan kepada masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas untuk menghadiri sidang di Pengadilan Negeri.

4) Melakukan penyitaan kendaraan bermotor

Tindakan penyitaan merupakan suatu upaya terakhir yang dilakukan oleh Satlantas Polres Kerinci terhadap adanya anggota masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas seperti tidak memakai helm SNI, akan tetapi ketika dihentikan dan diperiksa oleh

¹³²*Ibid.,.*

petugas, masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas tidak dapat menunjukkan adanya surat izin mengemudi (SIM) ataupun surat tanda kendaraan bermotor (STNK). Oleh karena itu petugas kepolisian lalu lintas dapat menahan atau menyita kendaraan bermotor sampai anggota masyarakat yang melakukan pelanggaran dalam membawa dan menunjukkan bukti kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor.

Berdasarkan uraian yang telah penulis paparkan sebagaimana tersebut diatas, dapat diketahui bahwa tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor yang tidak memakai memakai helm SNI di wilayah Hukum Kepolisian Resort Kerinci dilakukan melalui dua upaya yaitu melakukan tindakan preventif dengan melakukan tindakan pencegahan sebelum pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat terjadi dan tindakan represif yakni dengan melakukan tindakan tegas terhadap terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat selaku pengguna jalan raya khususnya kendaraan roda dua yang dimana pengendara maupun penumpangnya tidak memakai helm SNI sesuai yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pada uraian yang telah penulis paparkan sebelumnya, maka dalam penelitian tesis ini dapat penulis simpulkan mengenai hal-hal sebagai berikut ;

1. Sanksi pidana sebagaimana yang terdapat dalam ketentuan Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 khususnya mengenai kewajiban memakai helm SNI pada saat mengendarai sepeda motor atau kendaraan roda dua di wilayah hukum Polres Kerinci masih belum secara efektif diberlakukan. Hal ini diketahui dari tingkat kepatuhan dan ketaatan masyarakat selaku pengguna kendaraan roda dua yang melakukan pelanggaran dengan tidak memakai helm SNI dan masih ditemukan adanya tindak pelanggaran yang tidak ditindak dan diproses sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.
2. Faktor yang mempengaruhi tidak efektifnya ketentuan Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 291 mengenai pelanggaran lalu lintas oleh pengendaramotor yang tidak memakai helm SNI di wilayah Polres Kerinci, salah satunya yang paling dominan adalah faktor masyarakat, dimana masih rendahnya tingkat kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap keharusan memakai helm SNI saat berkendara dengan kendaraan roda dua, dan juga dipengaruhi oleh faktor budaya

hukum, dimana kebiasaan bagi masyarakat di wilayah hukum Kerinci, pada saat mengendarai sepeda motor tanpa memakai helm SNI sudah menjadi hal yang biasa terjadi.

3. Dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas bagi pengendara yang tidak memakai helm, maka Satlantas Polres Kerinci melakukan upaya penanggulangan melalui 2 (dua) metode yakni metode preventif (cara pendekatan pencegahan) dan metode represif (cara penindakan). Metode preventif dilakukan dengan cara melakukan Sosialisasi Lintas Sekolah, melakukan kegiatan Pelatihan Keamanan dalam Berkendara, menetapkan Kawasan Tertib Lalu Lintas di wilayah hukum Polres Kerinci, dan melakukan kegiatan Patroli tertib lalu lintas. Sedangkan metode Represif dilakukan dengan cara memberikan teguran lisan dan tertulis kepada pelanggar, melakukan penindakan bergerak, melakukan tilang bagi pelanggar dan melakukan penyitaan kendaraan bermotor bagi pelanggar yang tidak dapat menunjukkan bukti SIM dan STNK.

B. Saran

1. Sebaiknya dilakukan upaya pendekatan lebih persuasive antara aparat kepolisian lalu lintas kepada masyarakat dengan memberikan pemahaman akan pentingnya keamanan, dan ketertiban dalam berlalu lintas sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sehingga angka pelanggaran lalu lintas dapat diminimalisir ataupun dapat dihilangkan.

2. Selain itu diperlukan adanya tingkat kesadaran dan kepatuhan masyarakat akan pentingnya keselamatan dan kenyamanan dalam berlalu lintas. Masyarakat harus menghilangkan pandangan bahwa mereka hanya akan mematuhi aturan dalam berlalu lintas salah satunya kewajiban memakai helm SNI saat berkendara jika ada aparat kepolisian yang berpatroli atau berjaga.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku :

- Abdul kadir Muhammad, 2006, *Etika Profesi Hukum*, Citra aditya Bakti, Bandung.
- Achmad Ali, 2009, Menguak Teori Hukum (*Legal Theory*) dan Teori Peradilan (*Jurisprudence*) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (*Legisprudence*), Jakarta, Penerbit : Kencana.
- _____ 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta : PT.Yarsif Watampone.
- Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I* , Jakarta ; Raja Grafindo Persada, 2011.
- Badan Standardisasi Nasional, *Pedoman Standardisasi Nasional, Pengembangan Standar Nasional Indonesia*, 2007.
- Badan Standardisasi Nasional, *Standardisasi Dalam Prespektif Ilmu, Industri dan Perdagangan*, Jakarta, 2000.
- Bambang Poernomo, 2002, *Dalam Asas - Asas Hukum Pidana* , Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Bambang Purwanggono, et al., *Pengantar Standardisasi*, Edisi Pertama (Jakarta: Badan Standardisasi Nasional, 2009.
- Barda Nawawi Arief, 2008, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta .
- Barda Nawawi Arief, *Sari Kuliah Hukum Pidana II*. Undip. Semarang.1984.
- Daryanto Sudarto, 1999. *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi*. Jakarta: Pradnya Paramita
- G, Winarno, *Codex dan SNI Dalam Perdagangan Pangan Global*, Bogor :

M-Brio Press, 2002

- Hadiman, H. 1991. *Menuju Tertib Lalu Lintas*. Jogjakarta: Gadhesapura Mas .
- H. Mastra Lira., *14 Kendala Penegakan Hukum*, Yayasan Annisa, 2002.
- Hobbs, F.D 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Jogjakarta: Gajahmada University press .
- J. Supranto, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, cet. Ke-1, (Jakarta:Rineka Cipta, 2003).
- Mardjono Reksodiputro,*Hak Asasi Manusia Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Kumpulan Karangan Buku Ketiga, Lembaga Kriminologi.UI. Jakarta.2007.
- _____ *Dalam Materi Perkuliahan Sistem Peradilan Pidana Pada Program Magister Ilmu Hukum Unbari Tahun 2017*.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rieneka Cipta, 2008).
- Muladi., 2009, *Hak Asasi Manusia Hakekat, Konsep dan Implikasinya Dalam Perspektif Hukum dan Masyarakat*, Refika Aditama, Bandung .
- Naning Rondlon, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas* , Jakarta, Bina Ilmu.
- Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2009, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Refika Aditama, Bandung,.
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional Republik Indonesia “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”, Balai Pustaka, Jakarta, 1990.
- Ramdlon Naning, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*,., Jakarta, Bina Ilmu.
- Sidik Sunaryo, *Sistem Peradilan Pidana*, Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang, Malang,.2004
- Soehino, *Hukum Tata Negara Teknik Perundang-Undangan*, Liberty Yogyakarta, 1966.
- Soerjono Soekanto, 2004. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- _____, 1986, *Kegunaan Sosiologi Hukum Bagi Kalangan Hukum*, Alumni,

Bandung

_____, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial*,
(Bandung : Citra Aditya Bakti, 1989)

Soewarno Handayani, 2006. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta : Gunung Agung.

Sudarsono. 2005. *Kamus Hukum*. Jakarta:Rineka Cipta.

Suwardjoko P. Warpani, 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

Tri Andrisman, *Asas – Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung, Unila, 2009

Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama.

Wirjono Prodjodikoro, 1984, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Sumur, Bandung.

Yan Pramadya Puspa “*Kamus Hukum Edisi Lengkap*” Bahasa Belanda, Indonesia, Inggris, Penerbit: Aneka Ilmu, Semarang, Indonesia, 1977.

B. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang
Kepolisian Negara Republik Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Indonesia, Peraturan Pemerintah Standardisasi Nasional, PP No. 102
tahun 2000, LN, No.199 Tahun 2000, TLN No. 4020.

Peraturan Menteri Perdagangan No.14 Tahun 2007 tentang
Standardisasi Jasa Bidang Perdagangan dan Pengawasan Standar
Nasional Indonesia (SNI) Wajib Terhadap Barang dan Jasa yang
Diperdagangkan.

Peraturan Menteri Perindustrian No.86 Tahun 2009 tentang Standar
Nasional Indonesia di Bidang Industri.

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No.20/M-
Dag/Per/5/2009 Tentang Ketentuan Dan Tata Cara Pengawasan Barang
Dan/Atau Jasa.

C. Website

http ://naskah paper seminar hukum nasional ke IV, Jakarta, ”penegakan hukum dan kesadaran hukum”.soerjono soekanto.1979

https://www.bsn.go.id/main/berita_det/1581#VyNmBUxXDd.