

BAB II

TINJAUAN UMUM MENGENAI UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

A. Sejarah Lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda diatur dalam “*Werverkeersordonnantie*” (Staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya *Werverkeersordonnantie* tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam Staatsblad 1940 No. 72. Kemudian *Werverkeersordonnantie* dirubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada tahun 1951 dengan UU No. 3 Tahun 1951 Perubahan Dan Tambahan Undang – Undang Lalu Lintas Jalan (*Werverkeersordonnantie*, Staatsblad 1933 No. 86). Kemudian Selang 15 Tahun kemudian dari berlakunya UU No. 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kedalam Undang – Undang yang baru serta mencabut peraturan sebelumnya tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka Lahirnya UU No. 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong). Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 ini

bahwa ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur LLAJ di Indonesia setelah Indonesia merdeka.²⁰

Selanjutnya dibentuklah perubahan atas Undang-Undang No.3 Tahun 1965 yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, yang menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.²¹

Setelah melalui waktu yang cukup lama, dan dengan berlandaskan semangat reformasi dan perubahan, selanjutnya dibentuk lah Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bentuk Perubahan atas UU No.14 Tahun 1992. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di

²⁰ Dikutip dari <http://feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/> di akses pada tanggal 17 Februari 2014

²² Dikutip dari <http://www.bantuanhukum.or.id/web/blog/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raya/> diakses pada tanggal 17 Februari 2015

dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang – Undang ini adalah:²²

1. 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;
2. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Selanjutnya pada paragraf ke-5 (kelima) pada Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 menyebutkan Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang – Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang – Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui

²² *Ibid.*

upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.²³

Menurut Bagir Manan Peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang dibuat oleh lembaga Negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum dan dibuat secara sistematis sesuai dengan jenis dan hierarki yang didasarkan pada asas bahwa peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, proses pembentukan undang-undang yang baik, harus diatur secara komprehensif baik mengenai proses perencanaan, penyiapan, pembahasan, pengesahan sampai dengan pengundangan.²⁴

Melihat beberapa pemaparan diatas pada dasarnya Undang-Undang No.22 Tahun 2009 menjadi pelengkap dari keseluruhan perubahan Undang – Undang mengenai Lalu Lintas dan Angkuta Jalan dan berlaku saat ini. Sehingga sebagai Undang-Undang yang terbaru maka kedudukan Undang – Undang No.22 Tahun 2009 memiliki kekuatan dengan berlegitimasi pada asas *lex posterior derogat lex priori* sebagaimana memiliki pengertian bahwa substansial undang – undang yang baru mengalahkan undang – undang yang lama.

B. Tujuan Lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009

²³ Lihat paragraf ke-5 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²⁴ Dikutip dari <http://ditjenpp.kemenumham.go.id/htn-dan-puu/60-pembentukan-peraturan-perundang-undangan-di-indonesia.html> dituliskan oleh Prof. Dr. Bagir Manan, SH., MCL, diakses pada tanggal 17 Februari 2015

Apabila kita melihat dari tujuan terbentuknya atau lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 itu sendiri, pada dasarnya kita dapat melihat dari konsideran menimbang yang terdapat pada UU No.22 Tahun 2009 yang antara lainnya menyebutkan:

- a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Apabila kita melihat dari isi penjelasan umum dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada paragraf ke-3 (ketiga) menyebutkan bahwa dalam Undang – Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:²⁵

- 1) urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- 2) urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 3) urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;

²⁵ Lihat paragraf ke-3 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- 4) urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- 5) urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan.

Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Selanjutnya terdapat juga tujuan daripada undang – undang No. 22 Tahun 2009 tersebut dikeluarkan yaitu melengkapi undang – undang yang sebelumnya yaitu mengenai hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.²⁶

²⁶ Lihat paragraf ke-4 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Melihat dari beberapa alasan terbentuknya UU No.22 Tahun 2009 diatas, secara singkatnya tujuan dibentuknya UU No.22 Tahun 2009 itu sendiri menurut hemat penulis adalah guna melengkapi peraturan yang telah lalu dikarenakan perubahan dari dinamika kehidupan itu sendiri. Seperti yang diuraikan oleh Bagir Manan bahwa dalam merumuskan suatu rancangan undang-undang yang harus diperhatikan diantaranya adalah untuk apa undang – undang tersebut dibentuk²⁷. Sependapat dengan hal tersebut maka penulis menyimpulkan dinamika terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia menjadi salah satu alasan fundamental untuk membentuk perubahan atas UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ada sebelum UU No.22 Tahun 2009 dibentuk.

C. Muatan Isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009

Muatan isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 apabila kita merujuk pada BAB I mengenai Ketentuan Umum dan Pada Pasal 1 angka 1 yang menyebutkan bahwa:

“Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.”

²⁷ Dikutip dari <http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/htn-dan-puu/60-pembentukan-peraturan-perundang-undangan-di-indonesia.html> dituliskan oleh Prof. Dr. Bagir Manan, SH., MCL, diakses pada tanggal 17 Februari 2015

Sehingga menurut hemat penulis secara garis besar Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2009 tersebut menjelaskan mengenai:

1. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan ;
2. Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan ;
3. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermodal yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau Bandar udara ;
4. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung
5. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah yang digerakkan manusia atau hewan
6. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat ijin mengemudi

7. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas

Secara substansial hal yang disebutkan diatas saling terkait antara satu sama lain, mengingat bahwa suatu tindakan dapat saja atau mampu mencederai undang-undang sehingga oleh karenanya muatan isi dari Undang – Undang Pasal 22 Tahun 2009 tersebut cukup detail menjelaskan beberapa point yang terkait. Selanjutnya mengenai pihak yang langsung bertanggungjawab terhadap keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagaimana disebutkan pada Pasal 200 ayat (1) yang berbunyi:

“Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Namun apabila kita membaca isi dari Pasal 200 ayat (2) yang menyebutkan:

“Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat.”

Disana menyebutkan pula “melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat”. Sehingga menurut hemat penulis peran serta masyarakat dalam turut menjaga keamanan lalu lintas juga sangatlah diperlukan, sebagaimana jelas pada Pasal 200 ayat (2) diatas telah menyebutkan. Oleh karenanya kepatuhan terhadap peraturan yang disebutkan diatas perlu dilakukan dengan sebaik – baiknya. Sebagaimana kepatuhan itu sendiri pada dasarnya dapat terbentuk dari adanya kesadaran masyarakat dalam menyikapi peraturan, hal ini disebut kesadaran

hukum. Menurut Soerjono Soekanto mengemukakan empat indikator dari kesadaran hukum, yaitu:²⁸

1. Pengetahuan tentang hukum;
2. Pemahaman tentang hukum;
3. Sikap terhadap hukum; dan
4. Perilaku hukum.

Selanjutnya secara singkatnya menurut Soerjono Soekanto menyebutkan bahwa Kesadaran hukum mempunyai beberapa konsepsi, salah satunya konsepsi mengenai kebudayaan hukum. Konsepsi ini mengandung ajaran-ajaran kesadaran hukum lebih banyak mempermasalahkan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perilaku manusia, baik secara individual maupun kolektif.²⁹

Menurut pendapat Achmad Ali, menyatakan kesadaran hukum, ketaatan hukum dan efektifitas hukum adalah tiga unsur yang saling berhubungan. Sering orang mencampur adukkan antara kesadaran hukum dan ketaatan hukum, padahal kedua hal itu, meskipun sangat erat hubungannya, namun tetap tidak persis sama. Kedua unsur itu memang sangat menentukan efektif atau tidaknya pelaksanaan hukum dan perundang-undangan di dalam masyarakat.³⁰

²⁸ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1982, hal. 140

²⁹ *Ibid.*, hlm.217

³⁰ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana, Jakarta, 2009, hlm. 298

Melihat dari beberapa pendapat diatas, penulis berkesimpulan bahwa kesadaran hukum itu pada dasarnya adalah suatu keharusan yang wajib dilakukan oleh masyarakat pada umumnya, dan bagi para penegak hukum secara lebih khususnya. Sehingga apabila penulis menarik kesimpulan yang lebih sederhana dalam menilai isi dari Undang – Undang No.22 Tahun 2009 tersebut bawa inti dari Undang – Undang tersebut secara garis besar adalah mengenai pengaturan berlalu lintas dan berkendara yang wajib dipatuhi oleh pihak – pihak yang telah disebutkan oleh Pasal 200 ayat (1) dan ayat (2). Terkait dengan tema penulis mengenai implementasi Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009 akan dibahas pada sub bab selanjutnya.

D. Pengaturan Surat Izin Mengemudi dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009

Pada dasarnya terkait dengan Surat Izin Mengemudi telah dijabarkan secara jelas pada BAB VIII UU No.22 Tahun 2009 mengenai Pengemudi, yang antara lainnya pada Pasal 77 menyebutkan bahwa:

- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- (3) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:
 - a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
- (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- (5) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.

- (6) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

Selanjutnya terdapat prosedur yang harus dilakukan untuk mendapatkan SIM sebagaimana yang diterangkan pada Pasal 77. Berdasarkan Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009 menyebutkan:

(1) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.

(2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:

- a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
- b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
- c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.

(3) Syarat administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk;
- b. pengisian formulir permohonan; dan
- c. rumusan sidik jari.

(4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan
- b. sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.

(5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. ujian teori;
- b. ujian praktik; dan/atau
- c. ujian keterampilan melalui simulator.

(6) Selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan:

- a. Surat Izin Mengemudi B I harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan
- b. Surat Izin Mengemudi B II harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

Selanjutnya mengenai sanksi untuk orang yang tidak dapat menunjukkan Surat

Izin Mengemudi (SIM) saat pemeriksaan diatur dalam Pasal 288 ayat (2) UU No. 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), adalah sebagai

berikut:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Apabila saat pemeriksaan ternyata diketahui pengemudi membawa kendaraan bermotor tidak mempunyai SIM, maka sanksinya lebih berat sebagaimana diatur dalam Pasal 281 UU LLAJ:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).”

Berdasarkan Pasal 106 ayat (5) jo. Pasal 265 UULLAJ, SIM dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) memang merupakan hal yang diperiksa oleh petugas polisi lalu lintas dalam hal pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

STNK dan SIM memiliki fungsi yang berbeda. STNK berfungsi sebagai tanda bahwa kendaraan bermotor telah diregistrasi sesuai dengan yang tertera pada Pasal 65 UU LLAJ, sedangkan SIM berfungsi sebagai tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol, dan data forensik kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan keterampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan UULLAJ (lebih lanjut diatur pada Pasal 1 angka 4 Perkapolri No. 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi).³¹

³¹ Dikutip dari <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt506445c38e944/pengemudi-tidak-dapat-tunjukkan-sim,-motor-bisa-disita-polisi?> Diakses pada tanggal 17 Februari 2015

Kemudian, mengenai penyitaan kendaraan bermotor oleh petugas polisi lalu lintas, hal ini terkait dengan kewenangan polisi lalu lintas. Kewenangan petugas polisi lalu lintas tersebut diatur dalam Pasal 260 UULLAJ:

- (1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang – Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:
 - a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
 - b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
 - d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
 - e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
 - g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
 - h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
 - i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Pada dasarnya cukup banyak permasalahan yang terkait perihal pelanggaran Surat Izin Mengemudi tersebut. Fokus penulis pada penulisan ini adalah prosedural dan implementasi yang terkait dengan Pasal 81 UU LLAJ tersebut. Menurut hemat penulis sudah bukan merupakan hal yang tabu lagi dalam perolehan SIM itu sendiri saat ini sering dikenal adanya “SIM tembak” yaitu dengan prosedural perolehan SIM yang dilakukan dengan membayar sejumlah uang kepada Petugas yang berwenang

untuk mendapatkan SIM secara cepat dan praktis baik dengan prosedural yang ditentukan atau tidak menggunakan prosedural yang ditentukan. Terhadap prosedural SIM itu sendiri pernah terendus suatu kasus mengenai korupsi pengadaan *driving simulator* seperti berikut:³²

“...Mantan Wakil Kepala Korps Lalu Lintas Polri Brigadir Jenderal Didik Purnomo menerima Rp50 juta karena melancarkan proses lelang pengadaan driving simulator Uji Klinik Pengemudi Roda Dua dan Roda Empat. Dalam surat dakwaan disebutkan, Didik menerima uang tersebut dari Direktur PT Inovasi Teknologi Indonesia Sukotjo Sastronegoro.

Jaksa penuntut umum Komisi Pemberantasan Korupsi, A Roni mengatakan, staf Korlantas Polri bernama Ni Nyoman Suartini mengatakan kepada Sukotjo untuk memberikan sejumlah uang kepada Didik. Suartini, kata jaksa, merasa Direktur PT Citra Mandiri Metalindo Abadi Budi Susanto perusahaan pemenang lelang proyek tersebut, tidak memberikan apa-apa atas usahanya memuluskan proyek...”

Sesungguhnya suatu kebijakan maupun peraturan yang ada seharusnya dilaksanakan oleh oknum – oknum pemerintahan yang berwenang, sebagaimana dalam Asas – Asas Umum Pemerintahan yang baik terdapat 2 (dua) asas yang menurut penulis dapat menjadi patokan dalam menanggapi pelanggaran – pelanggaran yang terjadi terkait dengan prosedural SIM tersebut, antara lainnya adalah Asas Kepastian Hukum dan Asas Tidak Mencampuradukkan Kewenangan, dimana menurut pendapat Ridwan H.R. kedua pengertian dari Asas tersebut adalah sebagai berikut:

1. Asas Kepastian Hukum

³² Dikutip dari <http://nasional.kompas.com/read/2014/12/11/18133691/Bagaimana.dengan.Pak.Waka.Tolonglah.Kasih.Atensi.diakses.pada.tanggal.18.Februari.2015>

Asas kepastian hukum memiliki dua aspek, yang satu lebih bersifat hukum material, yang lain bersifat formal. Aspek hukum material terkait erat dengan asas kepercayaan. Sedangkan aspek yang bersifat formal terkait pada keputusan-keputusan yang menguntungkan, dan harus disusun dengan kata-kata yang jelas.

2. Asas Tidak mencampuradukkan Kewenangan

Asas tidak mencampuradukkan ini menghendaki agar pejabat tata usaha negara tidak menggunakan wewenangnya untuk tujuan lain selain yang telah ditentukan dalam peraturan yang berlaku atau menggunakan wewenang yang melampaui batas.

Sehingga menurut hemat penulis apabila pemangku kebijakan dan pelaksana dapat berlaku tegas dengan cara menjalankan kewenangannya sesuai dengan hukum yang tertulis terutam sesuai dengan kedua Asas – Asas Umum Pemerintahan yang Baik seperti disebutkan diatas, maka sesungguhnya pelanggaran atau pun dorongan terjadinya pelanggaran yang disebabkan oleh perilaku atau mental apatis dari masyarakat terkait dengan adanya fenomena “SIM tembak” tersebut dapat ditekad.

Penelitian yang penulis angkat yaitu mengenai Implementasi Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009 apabila penulis menggunakan pendekatan sosiologis menurut Gerald Turkel seperti yang sebelumnya telah dijabarkan diatas maka selanjutnya penulis berusaha meneliti sejauh mana pelanggaran lalu lintas tersebut antara lainnya pada pendekatan:

1. Pengaruh hukum terhadap perilaku sosial;

Dalam hal ini adalah sebagaimana kuatnya posisi tawar dari UU No.22 Tahun 2009 menerapkan Pasal 81 tersebut sehingga mempengaruhi perilaku sosial masyarakatnya. Sebagaimana **Curson** menjelaskan penggunaan istilah *legal sociology* (sosiologi hukum) juga menunjukkan studi spesifik tentang situasi – situasi di mana aturan – aturan hukum beroperasi, dan tingkah laku yang dihasilkan dari beroperasinya aturan - aturan hukum itu.³³ Seharusnya dengan adanya aturan hukum yang dijabarkan pada Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009 tersebut masyarakat dapat patuh dan tunduk sehingga tercipta masyarakat yang patuh dan sadar dengan adanya hukum. Melihat adanya fenomena “SIM tembak” maka hal ini menjadi suatu pertanyaan, apakah perilaku sosial masyarakat ini terbentuk akibat ketidaktahuan masyarakat terhadap aturan yang ada, atau Kepolisian masih kurang bersosialisasi terhadap masyarakat itu sendiri? Menurut hemat penulis, hal ini menjadi hal yang menarik untuk diteliti.

2. Pada kepercayaan – kepercayaan yang dianut oleh warga masyarakat dalam “*the social world*” mereka;

Terhadap kepercayaan yang dimiliki seorang warga negara Indonesia yang beragama sebagaimana landasan sila Pertama Pancasila yaitu Ketuhanan Yang Maha Esa maka dalam menjalankan kehidupan bernegara dan bersosial dalam masyarakat menjadi pencerminan sebagai bentuk pengamalan ajaran agama yang dianut oleh masyarakatnya itu sendiri. Terkait pula apabila terdapat fenomena “SIM tembak” yang dimana pada dasarnya hal tersebut adalah perbuatan curan

³³ *Op.Cit., Ahmad Ali, hlm.138*

dan lebih banyak *mudharat* nya maka seorang pihak yang berwenang dalam hal ini Kepala Satuan Lalu Lintas harus lah berlaku tegas pada masyarakat dan oknum – oknum internalnya sendiri sebagaimana perwujudan keadilan yaitu menempatkan sesuatu pada tempatnya sesuai dengan Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009

3. Pada organisasi sosial dan perkembangan sosial serta pranata - pranata hukum;

Pengertian Organisasi menurut Max Weber adalah suatu kerangka hubungan yang berstruktur yang di dalamnya berisi wewenang, tanggung jawab, dan pembagian kerja untuk menjalankan sesuatu fungsi tertentu.³⁴ Sedangkan Pengertian Organisasi Menurut Chester Barnard³⁵ adalah kumpulan orang-orang untuk melaksanakan suatu kegiatan yang memerlukan adanya komunikasi, yaitu suatu hasrat dari sebagian anggotanya untuk mengambil bagian dalam pencapaian tujuan bersama dengan anggota-anggota lainnya. Dalam Hal ini Chester Barnard menekankan pada peranan seseorang dalam organisasi, diantaranya ada sebagian dari anggota yang harus diberi informasi atau dimotivasi dan sebagian lainnya yang harus membuat keputusan. Selanjutnya menurut Harsojo³⁶ apabila kita berbicara tentang organisasi sosial, maka yang dimaksudkan ialah, bahwa untuk mencapai tujuannya timbul kelompok sosial dari usaha tersebut. Dengan

³⁴ Dikutip dari <http://www.pengertianpakar.com/2014/09/pengertian-orqanisasi-menurut-para-pakar.html#> diakses pada tanggal 20 Februari 2015

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Dikutip dari <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/30583/4/Chapter%20I.pdf> mengutip pada dari Harsojo, Pengantar Antropologi, Bandung, Bina Cipta, 1967, hlm.241 -242, diakses pada tanggal 20 Februari 2015

perkataan lain organisasi sosial mempunyai aspek fungsi dan aspek struktur. Dalam aspek fungsionalnya organisasi sosial itu memperlihatkan manifestasinya dalam aktifitas kolektif dari manusia untuk mencapai tujuannya, yaitu dari memelihara, mendidik sampai kepada melakukan peperangan misalnya. Pada dasarnya menurut hemat penulis organisasi sendiri memiliki arti dari sebuah kumpulan individu – individu yang lalu membentuk suatu kelompok, dengan maksud dan tujuan yang sama.

Selanjutnya menurut Wursanto norma / aturan dalam pranata berbentuk tertulis, seperti undang-undang dasar, undang – undang yang berlaku, sanksi sesuai hukum resmi yang berlaku, maupun tidak tertulis seperti hukum adat, kebiasaan yang berlaku, yang dimana sanksinya ialah sanksinya berupa sanksi sosial / moral misalkan dikucilkan.³⁷ Pada fokus penelitian mengenai implementasi Pasal 81 UU No.22 Tahun 1981, pada dasarnya yang menjadi sebuah pranata hukum adalah institusi yang ditunjuk oleh UU No.22 Tahun 2009 yaitu Kepolisian Republik Indonesia. Oleh karena Pasal 81 tersebut berlaku pada UU No.22 Tahun 2009 maka seharusnya terdapat sinkronisasi antara tujuan masyarakat dengan pranata hukum sebagaimana yang diatur berdasarkan aturan hukum, mengingat bahwa Indonesia merupakan *rechtstaat* yang tercantum pada Pasal 1 Ayat (3) UUD 1945. Berkaitan dengan eksistensi polisi sebagai pranata hukum, penulis mengambil pendapat Satjipto Rahardjo yang mengatakan bahwa yang paling besar

³⁷ Dikutip dari <http://id.wikipedia.org/wiki/Pranata> mengutip pada buku I Gede Wursanto, *Dasar – Dasar Ilmu Organisasi*, Penerbit Andi, Yogyakarta.

frekuensinya dalam berhubungan secara langsung dengan masyarakat adalah polisi, dibandingkan dengan penegak hukum lainnya.³⁸

4. Tentang bagaimana hukum dibuat;

Melihat dari pendekatan tentang bagaimana hukum dibuat, sesungguhnya menurut pendapat Ahmad Ali dalam kajian filosofis, hukum itu dipandang sebagai seperangkat nilai ideal.³⁹ Maka apabila kedudukan UU No.9 Tahun 2009 itu sendiri masih berlaku, maka aturan didalamnya tetap diterapkan hingga nanti perubahan atas undang – undang tersebut. Dalam Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009 itu sendiri mengatur mengenai prosedural pembuatan SIM, yang dimana SIM itu sendiri merupakan bukti alat kecakapan hukum seseorang untuk dapat mengendarai motor yang merupakan perwujudan dari Pasal 77 ayat (1). Menarik kesimpulan dari bagaimana pendekatan hukum tersebut dibuat maka Pasal 81 itu merupakan aturan hukum yang berlaku dan bersifat wajib untuk setiap individu yang hendak menggunakan kendaraan bermotor.

5. Tentang kondisi – kondisi sosial yang menimbulkan hukum.

Seperti yang penulis jabarkan sebelumnya mengenai Tujuan Pembentukan UU No.22 Tahun 2009 itu sendiri pada dasarnya terletak pada dinamika kondisi sosial masyarakat tersebut sehingga perlu adanya perubahan pada UU No.14 Tahun 1992. Namun, bukan berarti UU No.22 Tahun 2009 ini telah sempurna. Dalam teori – teori hukum biasanya dibedakan antara 3 (tiga) macam hal berlakunya

³⁸ Achmad Ali. *Perubahan Masyarakat, Perubahan Hukum, dan Penemuan Hukum Oleh Hakim*, Hasanuddin University Press, Ujung Pandang, 1988, hlm. 203

³⁹ *Op.Cit.*, Achmad Ali, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, hlm.3

hukum sebagai kaidah mengenai pemberlakuan kaidah hukum menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah bahwa:⁴⁰

1. Kaidah hukum berlaku secara yuridis, apabila penentuannya didasarkan pada kaidah yang lebih tinggi tingkatnya atau bilaberbentuk menurut cara yang telah ditetapkan atau apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya
2. Kaidah hukum berlaku secara sosiologis, apabila kaidah tersebut efektif artinya kaidah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak diterima oleh warga masyarakat atau kaidah tadi berlaku karena diterima dan diakui oleh masyarakat.
3. Kaidah hukum tersebut berlaku secara filosofis artinya sesuai dengan cita – cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.

Apabila penulis menarik salah satu point yang dijabarkan diatas, pada point ke-2 Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah mengatakan bahwa “kaidah hukum berlaku secara sosiologis apabila kaidah tersebut efektif”. Sehingga apabila Pasal 81 pada UU No.22 Tahun 2009 tersebut tidak terlaksana dengan baik dan tepat, maka sudah seharusnya dengan adanya fenomena “SIM tembak” tersebut perlu adanya undang – undang yang mengatur lebih tegas mengenai prosedural pembuatan SIM terkait dengan sistem administrasi yang akuntabel atau dapat dipertanggungjawabkan.

⁴⁰ Soejono soekanto dan Mustafa Abdullah, *Sosiologi Hukum dalam Masyarakat*, Rajawali, Jakarta, 1987, hlm 23