

**PENEGAKAN HUKUM PENGATURAN KERETA KELINCI DI
KABUPATEN BANTUL**



OLEH :

Fadil Muhammad Cakrabuana

No. Mahasiswa : 11410345

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2018**

**PENEGAKAN HUKUM PENGATURAN KERETA KELINCI DI KABUPATEN
BANTUL**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana (Strata-1) Pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia
Yogyakarta**



Oleh:

FADIL MUHAMMAD CAKRABUANA

No. Mahasiswa: 11410345

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM
F A K U L T A S H U K U M
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA YOGYAKARTA
YOGYAKARTA
2018**



**PENEGAKAN HUKUM PENGATURAN KERETA KELINCI DI KABUPATEN
BANTUL**

**Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk
Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/Pendadaran
Pada Tanggal 12 Maret 2018**



Yogyakarta, 12 Maret 2018

Dosen Pembimbing Skripsi


(Karimatul Ummah, S.H., M.Hum)
NIK. 92410010



**PENEGAKAN HUKUM PENGATURAN KERETA KELINCI DI KABUPATEN
BANTUL**
Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/Pendadaran
Pada Tanggal dan Dinyatakan **LULUS**

Yogyakarta, 16 April 2018

Tim Penguji

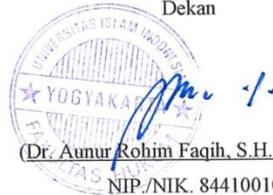
Tanda Tangan

1. Ketua : Karimatul Ummah S.H., M.Hum.
2. Anggota : Anang Zubaidy S.H., M.Hum.
3. Anggota : Eko Riyadi, S.H., M.H.



Mengetahui:

Universitas Islam Indonesia Yogyakarta
Fakultas Hukum
Dekan



(Dr. Aunur Rohim Faqih, S.H., M.Hum.)

NIP./NIK. 844100101

SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH / TUGAS AKHIR MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Bismillahirrohman nirrohiim

Yang bertandatangan di bawah ini saya:

Nama : Fadil Muhammad Cakrabuana

Nomor Mahasiswa : 11410345

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi dengan judul:

PENEGAKAN HUKUM KERETA KELINCI DI KABUPATEN BANTUL

Karya Ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika, dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinal), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan penjiplakan karya ilmiah (plagiat).
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan butir no. 1 dan 2) saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan saya tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menandatangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya di depan “Majelis” atau “Tim” Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta 12 Maret 2018

Pada tanggal :

Yang membuat pernyataan



Fadil Muhammad Cakrabuana

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Fadil Muhammad Cakrabuana
2. Tempat Lahir : Sleman, DIY
3. Tanggal Lahir : 18 Mei 1993
4. Jenis Kelamin : Laki-Laki
5. Golongan Darah : O
6. Alamat Terakhir : Nglengis RT 05 RW 26 Banyurejo Tempel Sleman
Yogyakarta 55552
7. Alamat Asal : Nglengis RT 05 RW 26 Banyurejo Tempel Sleman
Yogyakarta 55552
8. Identitas Orang tua/Wali :
 - a. Nama Ayah : Drs. Kalimantanara
Pekerjaan : Guru
 - b. Nama Ibu : Dra. Dahlia Giriyanti
Pekerjaan Ibu : Guru
9. Alamat Orang Tua : Nglengis RT 05 RW 26 Banyurejo Tempel Sleman
Yogyakarta 55552
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Muhammadiyah Ngabean 1
 - b. SMP : SMPN 3 Sleman
 - c. SMA : SMA N 1 Seyegan
11. Hobby : Olahraga, traveling

Yogyakarta, 12 Maret 2018

Yang Bersangkutan,



Fadil Muhammad Cakrabuana

11410345

HALAMAN MOTTO

“kemenangan yang seindah – indahnya dan sesukar sukarnya yang boleh di rebut oleh manusia ialah menundukkan diri sendiri (ibu Kartini).”

**” jangan pernah ragu pada potensi yang ada dalam diri anda, coba lihatlah kupu-kupu seandainya saja ia memiliki keraguan – keragua,maka ia akan hidup dan mati sebagai seekor ulat bulu yang hanya bisa merangkak
(larispiqua phildor)**

Kadang masalah adalah teman terbaikmu, karena mereka membuatmu lebih kuat, dan buatmu menempatkan tuhan di sisimu yang paling dekat

HALAMAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillahirobbil alamin, skripsi ini saya persembahkan kepada : Allah SWT, Nabi Muhammad SAW, dan para pengikutnya yang setia menegakkan Sunnahnya Kepada Bapak dan Ibu Tercinta serta keluarga besar yang senantiasa memberikan semangat, inspirasi, pengorbanan, dan mendoakan penulis dengan tulus Kepada para sahabat, teman seperjuangan, dan teman dekat yang senantiasa selalu memberikan dorongan dan semangat agar terus berjuang untuk menyelesaikan skripsi ini

Untuk Almamater Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Tiada daya dan upaya yang dapat penulis haturkan selain hanya ucapan syukur ke hadapan Ilahi Robbi Allah SWT serta junjungan Nabi Muhammad SAW, penulisan skripsi “Penegakan Hukum Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul” yang menjadi puncak pelaksanaan tugas akhir di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia untuk meraih gelar Strata-1.

Skripsi ini dapat diselesaikan dengan adanya bantuan dari berbagai pihak dalam bentuk bantuan secara materi, motivasi, data, petunjuk, dan saran yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu penulis mengucapkan rasa terima kasih setulusnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan dalam penyusunan skripsi ini antara lain:

1. Seluruh Civitas akademik beserta staf karyawan yang telah membina dan membimbing penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini serta dalam menjalani seluruh rangkaian pendidikan di bangku kuliah Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
2. Penghargaan tinggi kepada dosen pembimbing skripsi Ibunda terkasih Karimatul Ummah, S.H., M.Hum., yang telah dengan telaten dan kesabarannya memberikan arahan-arahan dalam penyelesaian penulisan skripsi ini sekaligus keikhlasannya dalam memberikan ilmu yang tak ternilai kepada penulis.
3. Penghargaan tinggi kepada Bapak Inspektur Satu Darsan Hadi Kepala bagian Lalu Lintas Polres bantul beserta jajarannya yang telah menuntun dan membimbing skripsi dan telah memberi banyak petunjuk serta bantuan sehingga skripsi ini berjalan dengan lancar.
4. Penghargaan tinggi kepada Bapak Muhammad Agung Kurniawan, S.SiT Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalulintas. Dinas Perhubungan Kabupaten Bantul.
5. Secara khusus penulis persembahkan tulisan ini kepada Dua orang yang baktiku di dunia hanya untuknya, dan surga ada di bawah telapak kakinya Ibunda tercinta Dra. Dahlia Giriyaniti dan seorang sosok yang terus mengawasiku dari lahir hingga kini dan terus menjagaku Ayahanda Drs. Kalimantanara. Terimakasih atas segala jerih payah dan

pengorbanan Ibunda dan Ayahanda tercinta tanpamu aku bukanlah siapa-siapa dan takkan menjadi apa.

6. Untuk Adik tercinta “ Laksmi Fahmi Kumala “ yang juga tak jarang mengingatkan dan memberi sentilan semangat buat penulis agar cepat menyelesaikan tugas akhirnya ini.
7. Untuk yang teristimewa “ pertiwiku ”, sesosok wanita yang selalu memberikan support dukungan dan dorongan agar penulis segera menyelesaikan tugas akhir ini, yang selalu cerewet jika penulis lagi malas - malasan mengerjakan tugas akhir ini, dan akhirnya tugas akhir ini selesai. .

Penulis berharap skripsi ini dapat menjadi literatur dan inspirasi bagi generasi Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Selain itu, penulis juga berharap skripsi ini dapat berguna bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia dan terkhusus bagi Pemerintahan Kota Yogyakarta, Polresta Yogyakarta dan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bermanfaat apabila terdapat kekurangan dalam skripsi ini. Terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 12 maret 2018



Fadil Muhammad Cakrabuana

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA TULIS	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
CURICULUM VITAE	ix
DAFTAR ISI.....	x
ABSTRAK	xi
BAB I Pendahuluan.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Kerangka Konseptual	6
E. Metode Penelitian	14
F. Sistematika Penulisan.....	16
BAB II Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum.....	18
A. Pengertian tentang Penegakan Hukum.....	18
B. Faktor Penegakan Hukum.....	22
C. Aparat Penegak Hukum.....	26
D. Penegakan Hukum dengan Perspektif Hukum Islam.....	27

BAB III	Tinjauan Umum tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	37
	A. Sejarah Lahirnya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	37
	B. Muatan Materi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	
	42
	C. Aparat Penegak Hukum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	
	50
BAB IV	Pengaturan Dan Penegakan Hukum Kereta Kelinci di Kabupaten Bantul	
	A. Pengaturan Hukum Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul....	54
	B. Penegakan Hukum Terhadap Pengaturan Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul	
	59
	C. Faktor Yang Berperan Dalam Penegakan Hukum Dari Pengaturan Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul	
		70
BAB V	PENUTUP	83
	A. Kesimpulan.....	83
	B. Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA	86

ABSTRAK

Studi ini bertujuan untuk mengetahui secara objektif pemegakan hukum pengaturan kereta kelinci di kabupaten Bantul. Rumusan masalah yang diajukan yaitu: Bagaimana pengaturan hukum kereta kelinci di Kabupaten Bantul?; Bagaimana penegakan hukum terhadap pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul?; Faktor apa saja yang berperan dalam penegakan hukum dari pengaturtan kereta kelinci di Kabupaten Bantul?. Penelitian ini termasuk tipologi empiric. Data penelitian dikumpulkan dengan cara studi pustaka maupun wawancara terhadap instansi terkait di SKPD Pemerintah Kabupaten Bantu yg menjadi objek penelitian, kemudian diolah dengan membuat garis besar dari hasil wawancara yang dilakukan dan hasilnya disajikan dalam bentuk diskripsi hasil penelitian. Analisis data dilakukan dengan menggunakan deskriptif - kualitatif yaitu dengan cara menganalisis masalah yang ada dengan teori-teori hukum kemudian dijadikan dalam bentuk kalimat. Hasil studi ini menitikberatkan mengenai pengaturan hukum kereta kelinci di Kabupaten Bantul. Kereta kelinci pada dasarnya merupakan bentuk dari modifikasi kendaraan yang menyalahi peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, upaya penegak hukum adalah dengan tindakan prevetif dan represif, begitu juga kurangnya jumlah dan fasilitas penegak hukum disebut menjadi hambatan dalam penegakan hukum tersebut. Diperlukan regulasi dari pemerintah khususnya Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam mengatur keberadaan kereta kelinci yang berdasarkan peraturan yang lebih tinggi. Sebagai aturan yang mencerminkan kebutuhan lokal khususnya bagi pelaku usha maupun pengguna, dikarenakan tidak dipungkiri kereta kelinci telah digunakan masyarakat dan bagi pelaku usaha sebagai mata pencaharian.

Kata Kunci: upaya penegakan,, kereta kelinci, pemerintah kabupaten bantul.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas ternyata tidak dapat dilakukan melalui salah satu bentuk upaya kegiatan saja, melainkan harus disertai dengan berbagai upaya komprehensif yang diarahkan kepada semua faktor atau yang bersifat kondusif terhadap terjadinya permasalahan lalu lintas, serta harus melibatkan peran serta yang aktif dari masyarakat. Masalah yang ada dalam bidang lalu lintas tersebut tidak akan lepas dari masyarakat pemakai jalan. Salah satu masalah bagi kesadaran hukum dibidang lalu lintas adalah masalah volume kendaraan dan jumlah pelanggaran.¹ Kurangnya kedisiplinan dan kesadaran hukum yang dimiliki oleh para pengguna lalu lintas, misalnya menggunakan kendaraan yang tidak sebagaimana mestinya atau tidak sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dan standar dari pabrikan.

Saat ini banyak masyarakat yang memodifikasi kendaraannya tidak sesuai mestinya, seperti becak yang diberi mesin motor (bentor) dan kendaraan roda empat yang dimodifikasi menjadi kereta atau biasa disebut kereta kelinci, hal itu karena adanya kebutuhan sarana transportasi maupun saran hiburan khususnya pada kereta kelinci. Di pinggiran perkotaan atau di

¹ Artidjo Alkostar, *Kesadaran dan Tertib Hukum Masyarakat dalam Bidang Lalu Lintas Di Yogyakarta*, Yogyakarta: Bagian Riset dan Pengabdian Masyarakat Fakultas Hukum UII, hlm. 21.

beberapa tempat wisata seringkali dijumpai kereta kelinci. Ini merupakan fasilitas berupa kereta yang berjalan mengitari jalan-jalan tanpa rel khusus di sekitar wilayah tersebut, dengan tujuan untuk memberi hiburan atau sebagai rekreasi bagi penumpangnya untuk menikmati perjalanan sambil menyaksikan pemandangan yang ada. Disebut kereta kelinci karena salah satu lokomotif kereta yang pernah ada, dimodifikasi dengan bentuk menyerupai kepala kelinci, tetapi mungkin alasan yang lebih tepat adalah karena keretanya kecil, hanya menarik dua gerbong saja, dapat digunakan untuk melalui jalan-jalan kecil dan dapat berjalan secara lincah, walaupun tidak meloncat-loncat seperti kelinci tentunya.²

Target pangsa konsumen pengguna kereta ini adalah anak-anak, namun dalam kenyataannya banyak juga orang dewasa yang ikut menumpang, baik untuk menemani anak-anaknya atau pun memang khusus menaiki. Terdapat resiko kecelakaan atau dampak negatif menaiki kereta kelinci ini yang sebagian besar pengguna berupa anak-anak walaupun tidak selalu penumpang anak-anak, tentu saja pengelola kereta kelinci harus benar-benar memperhatikan faktor kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Pengelola dalam hal ini melibatkan pemilik, pengemudi dan semua pihak yang terkait operasional kereta kelinci.

Kereta kelinci pada dasarnya dirakit secara individual dan bukan buatan suatu industri otomotif yang menerapkan standar tinggi dalam pembuatannya. Dari desain kendaraan pada kereta kelinci ini saja tidak

² Wawancara kepada pemilik kendaraan kereta kelinci, Bapak Andi, Dusun Grogol, tanggal 10 Januari 2017, pukul 16.30.

mempertimbangkan dan cenderung mengabaikan faktor kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Adapun faktor kesehatan dan keselamatan kerja (K3) meliputi keselamatan pekerja, keselamatan pengguna angkutan, dan keselamatan pengguna jalan lain. Penggerak kereta kelinci atau mesin lokomotifnya adalah memanfaatkan bekas kendaraan bermesin diesel yang kemudian dirubah bentuk kendaraannya. Kendaraan ini aslinya tentu saja adalah angkutan tunggal, tetapi pada kereta kelinci ini diubah dengan tambahan gerbang dengan tempat duduk terbuka. Meskipun kekuatan mesin diesel biasanya cukup besar, tetapi apabila kereta kelinci difungsikan pada medan yang tidak datar, hal ini dapat menimbulkan risiko kecelakaan. Kasus yang pernah terjadi adalah di suatu obyek wisata lereng pegunungan, dimana kereta kelinci tidak kuat berjalan mendaki, akhirnya mundur terguling dan berakibat menimbulkan korban jiwa.

Dinas Perhubungan terkait sudah seharusnya terus melakukan penertiban secara bertahap atas beroperasinya kereta kelinci di jalan protokol yaitu dinas perhubungan. Hal ini dilakukan sebagai upaya menghindari kejadian yang tidak diinginkan, baik penumpang dan pengguna jalan lainnya. Sebagaimana diketahui kereta kelinci termasuk model angkutan tanpa pendukung keselamatan, seperti halnya becak motor alias bentor. Penertiban tersebut orientasinya untuk memberikan rasa aman kepada masyarakat, sehingga sejumlah upaya persuasif terus dilakukan mulai dari sosialisasi hingga pertemuan bersama pengelola kereta kelinci.

Satuan lalu lintas Polres Bantul melaksanakan operasi penindakan pelanggaran lalulintas di jalan raya wilayah Bantul dengan sasaran Kereta Kelinci. Dalam giat operasi ini petugas Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja Bantul dilibatkan. Kegiatan operasi ini adalah salah satu dari rangkaian kegiatan dalam rangka Hari Ulang Tahun Lalulintas ke 60 tahun 2015 di Polres Bantul. Dalam operasi ini petugas berhasil menyita Kereta kelinci sebanyak 10 unit yaitu dari wilayah Srandakan 3 unit, dari wilayah Bambanglipuro 3 unit dan dari wilayah Bantul 4 unit. Kendaraan jenis ini disita kerana melanggar Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kereta kelinci ini merupakan modifikasi mobil yang tidak sesuai peruntukannya sehingga membahayakan jiwa penumpang dan pengguna jalan lainya saat melaju di jalan raya.³

Untuk didaerah objek wisata memang banyak disediakan kereta kelinci, namun saat ini di perkotaan dan di jalan-jalan umum juga banyak kereta api kelinci yang beroperasi, seperti halnya yang terjadi di Kabupaten Bantul. Sebenarnya hal ini merupakan suatu pelanggaran lalu lintas. Jajaran Polres Bantul mengamankan dua kereta kelinci yang mengangkut siswa taman kanak-kanak (TK) dalam Operasi Zebra yang berlangsung Jumat (28/11/2014). Kereta kelinci itu diamankan di Jalan Niten atau sebelah timur Perempatan Klodran di depan kolam renang Tirta Taman Sari, Bantul. Kanit Pengaturan Penjagaan Pengawalan Patroli (Turjawali) Polres Bantul, Ipda Rizal Nugra Wijaya SIK mengatakan, kereta kelinci yang melintas di jalan

³ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kasat Lantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017.

raya sebenarnya melanggar undang-undang (UU) lalu lintas. Selain itu, keselamatan penumpang juga tidak terjamin bila kereta mengalami kendala di jalan.⁴

Banyak kontroversi di kalangan masyarakat mengenai dapat atau tidaknya beroperasinya kereta kelinci di Kabupaten Bantul, berdasarkan hal tersebut penulis tertarik melakukan penelitian tentang “**Penegakan Hukum Pengaturan Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan hukum kereta kelinci di Kabupaten Bantul?
2. Bagaimana penegakan hukum terhadap pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul?
3. Faktor apa saja yang berperan dalam penegakan hukum dari pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mengadakan penelitian dengan tujuan untuk:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum kereta kelinci di Kabupaten Bantul.

⁴ <http://m.tribunnews.com/regional/2014/11/29/kereta-kelinci-mengangkut-anak-anak-tk-terjaring-razia>. Pukul 16.00

2. Untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul.
3. Untuk mengetahui faktor yang berperan dalam penegakan hukum dari pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul.

D. Kerangka Konseptual

a. Penegakan Hukum

Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtstaat*), bukan berdasarkan kekuasaan (*machstaat*) apalagi bercirikan negara penjaga malam (*nachtwachterstaat*). Sejak awal kemerdekaan para pendiri bangsa ini sudah menginginkan bahwa negara Indonesia harus dikelola berdasarkan hukum. Ketika memilih bentuk negara hukum, otomatis keseluruhan penyelenggaraan negara ini harus sedapat mungkin berada dalam koridor hukum. Semua harus diselenggarakan secara teratur dan setiap pelanggaran terhadapnya haruslah dikenakan sanksi yang sepadan.

Penegakkan hukum dengan demikian adalah suatu keharusan dalam suatu negara hukum. Penegakan hukum adalah juga ukuran untuk kemajuan dan kesejahteraan suatu negara. Negara-negara maju di dunia biasanya ditandai, tidak sekedar perekonomiannya maju, namun juga penegakan hukum dan perlindungan hak asasi manusianya berjalan baik.

Di dalam suatu penegakkan hukum, hukum harus diartikan sebagai suatu isi hukum (*content of law*), tata laksana hukum (*structure of law*) dan budaya hukum (*culture of law*), sehingga penegakan hukum tidak saja

dilakukan melalui perundang-undangan, namun juga bagaimana memberdayakan aparat dan fasilitas hukum. Tidak kalah pentingnya adalah bagaimana menciptakan budaya hukum masyarakat yang kondusif untuk penegakan hukum.⁵

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalulintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subyeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subyek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum itu melibatkan semua subyek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, dari segi subyeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparatur penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparatur penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa.⁶

Pada dasarnya ada 5 (lima) faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, yaitu:

- a. Faktor hukumnya sendiri;

⁵ Heru Susetyo, *Penegakan Hukum Yang Menciptakan Keadilan*, Harian Sindo, 2008.

⁶ Rais Ahmad, *Peran Manusia Dalam Penegakan Hukum*, Pustaka Antara, Jakarta, 1966, hlm. 19.

- b. Faktor penegak hukum;
- c. Faktor sarana atau fasilitas;
- d. Faktor masyarakat
- e. Faktor kebudayaan.⁷

Selain faktor di atas, keluhan berkenaan dengan kinerja penegakan hukum di negara Indonesia selama ini, sebenarnya juga memerlukan analisis yang lebih menyeluruh lagi. Upaya penegakan hukum hanya satu elemen saja dari keseluruhan persoalan sebuah negara hukum yang mencita-citakan upaya menegakan dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Hukum tidak mungkin menjamin keadilan jika materinya sebagian besar merupakan warisan masa lalu yang tidak sesuai lagi dengan tuntutan zaman. Artinya, persoalan yang dihadapi bukan saja berkenaan dengan upaya penegakan hukum tetapi juga pembaharuan hukum atau pembuatan hukum baru. Oleh karena itu, ada tiga fungsi penting yang memerlukan perhatian yang seksama, yaitu:

- a. Pembuatan hukum (*the legislation of law atau law and rule making*),
- b. Sosialisasi, penyebarluasan dan bahkan pembudayaan hukum (*socialization and promulgation of law*) dan
- c. Penegakan hukum (*the enforcement of law*).⁸

Ketiganya membutuhkan dukungan administrasi hukum yang efektif dan efisien yang dijalankan oleh pemerintahan (eksekutif) yang

⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1983, hlm. 4-5.

⁸ *Loc. Cit.*

bertanggungjawab. Karena itu, pengembangan administrasi hukum dan sistem hukum dapat disebut sebagai agenda penting yang keempat sebagai tambahan terhadap ketiga agenda tersebut di atas. Dalam arti luas, administrasi hukum itu mencakup pengertian pelaksanaan hukum dan tata administrasi hukum itu sendiri dalam pengertian yang sempit. Misalnya dapat dipersoalkan sejauhmana sistem dokumentasi dan publikasi berbagai produk hukum yang ada selama ini telah dikembangkan dalam rangka pendokumentasian peraturan-peraturan, keputusan-keputusan administrasi negara, ataupun penetapan dan putusan hakim di seluruh jajaran dan lapisan pemerintahan dari pusat sampai ke daerah-daerah. Jika sistem administrasinya tidak jelas, bagaimana mungkin akses masyarakat luas terhadap aneka bentuk produk hukum tersebut dapat terbuka. Jika akses tidak ada, bagaimana mungkin mengharapkan masyarakat dapat taat pada aturan yang tidak diketahuinya. Meskipun ada teori yang diakui sebagai doktrin hukum yang bersifat universal, hukum juga perlu difungsikan sebagai sarana pendidikan dan pembaruan masyarakat, dan karena itu ketidaktahuan masyarakat akan hukum tidak boleh dibiarkan tanpa usaha sosial dan pembudayaan hukum secara sistematis dan bersengaja.

Secara konsepsional, inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah yang mantap sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian hidup.⁹

⁹ *Ibid.*, hlm. 3.

Penegakan hukum bertujuan untuk mencapai tujuan hukum, yaitu terciptanya rasa aman, tenteram dan keadilan bagi masyarakat. Melalui penegakan hukum, diharapkan tujuan hukum dapat tercapai, sehingga hukum dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Fungsi hukum dibagi ke dalam dua bagian yaitu:

- a. Fungsi Hukum secara tradisional atau klasik, yaitu berfungsi sebagai pengaruh tidak langsung terhadap perubahan sosial pada umumnya dengan mempengaruhi kemungkinan-kemungkinan perubahan dalam berbagai institusi sosial.
- b. Fungsi Hukum secara modern, yaitu berfungsi menjalankan tugas untuk mempertahankan ketertiban atau pola kehidupan yang ada.¹⁰

Fungsi Hukum secara tradisional atau klasik dibagi menjadi 2 (dua), yaitu:

- a. Keadilan;
- b. Ketertiban.¹¹

Keadilan sebagai tujuan hukum didasarkan pada kenyataan bahwa dalam suatu masyarakat atau negara, kepentingan perseorangan dan kepentingan golongan-golongan manusia selalu bertentangan satu sama lain. Pertentangan inilah yang menyebabkan pertikaian bahkan peperangan. Hukum mempertahankan perdamaian dan mengusahakan terjadinya suatu keseimbangan di antara kepentingan-kepentingan tersebut. Dengan demikian hukum dapat mencapai tujuan adil dengan adanya keseimbangan

¹⁰ Lili Rasjidi, *Fungsi Hukum Dalam Pembangunan Nasional Indonesia*, Jurnal Hukum Volume 1, Padjajaran Review, Bandung, 2005, hlm. 8.

¹¹ *Loc. Cit.*

antara kepentingan-kepentingan yang dilindungi bagi setiap orang untuk memperoleh bagiannya melalui peraturan yang memuat kesinambungan kepentingan-kepentingan.

b. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditetapkan pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan, sedangkan angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Lalu lintas dan angkutan jalan Indonesia yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan moda transportasi lain. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa, sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasilguna.

Idealnya dalam satu wilayah kota, sekira 10-30% wilayahnya harus dialokasikan untuk pergerakan kendaraan, sedangkan di kota-kota di Indonesia, hanya 2-3% wilayahnya yang dimanfaatkan untuk fasilitas jalan. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah daerah setempat di antaranya

melalui pelebaran jalan dan perubahan jalur dua arah menjadi satu arah. Langkah itu cukup bagus pada awal-awal pelaksanaan, namun lama-kelamaan langkah itu tidak berpengaruh lagi untuk mengurangi kemacetan. Penyebabnya adalah penggunaan lahan jalan untuk perparkiran, pedagang kaki lima, dan lain-lain. Keadaan diperparah ketika memasuki bulan puasa. Jalur jalan yang bisa digunakan berkurang drastis hingga satu jalur, tepatnya di daerah pasar-pasar yang dipenuhi oleh pedagang kaki lima yang terkadang menjadi mimpi buruk bagi pengguna kendaraan.¹²

Peraturan tentang lalu lintas di Indonesia terdiri dari berbagai perundang-undangan, mulai dari Undang-undang, Peraturan Pemerintah sampai dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Dalam penulisan skripsi ini hanya akan dibahas tentang peraturan yang menjadi dasar dari peraturan pelaksanaan lainnya, yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah pengembangan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa adanya pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

¹² <http://m.tribunnews.com/regional/2014/11/29/kereta-kelinci-mengangkut-anak-anak-tk-terjaring-razia>. Pukul 16.00

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dapat dijadikan solusi untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat dan penegakan hukum oleh aparat penegak hukum. Akan tetapi hal ini perlu dielaborasi antara tiga pendekatan yang sangat urgen dalam penegakan hukum berlalulintas, yaitu dengan melihat bagaimana tujuan dari pembuatan hukum itu sendiri (landasan filosofis), bagaimana keadaan sosial masyarakat, aparat penegak hukum (landasan sosiologis) dan harus sesuai dengan aturan yang lebih tinggi guna pemenuhan hak-hak konstitusional demi terwujudnya keselamatan dan keamanan masyarakat dalam berlalulintas (landasan yuridis).

Mengenai keberadaan kereta kelinci berdasarkan Pasal 47 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 kendaraan bermotor dibagi menjadi empat jenis yakni Sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, mobil bus, dan kendaraan khusus, sedangkan kereta kelinci sendiri tidak termasuk dalam ke lima jenis kendaraan tersebut. Berdasarkan Pasal 285 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan roda 4 atau lebih (kereta kelinci) yang tidak memenuhi persyaratan teknis (Pasal 106 ayat 3 jo Pasal 48 ayat 2) akan dikenakan pidana kurungan maksimal 2 bulan atau denda Rp.500.000,-. Sehingga secara umum dapat dikatakan bahwa mengoperasikan kereta kelinci di jalan melanggar UU No. 22 Tahun 2009. Mengoperasikan kereta kelinci di jalan dapat dikatakan melanggar Pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 yang secara garis besar setiap orang yang membuat kereta tempel / gandengan dan mengoperasikan di dalam

wilayah dalam negeri, sehingga merubah tipe serta tidak melakukan kewajiban uji tipe (Pasal 50 ayat (1)) dapat dikenakan pidana kurungan maksimal 1 tahun / denda sebesar Rp.24.000.000,-.

E. Metode Penelitian

Untuk menjawab permasalahan yang telah dikemukakan, maka diadakan penelitian sebagai berikut:

a. Objek Penelitian

Obyek penelitian dalam hal ini adalah :

- 1) Pengaturan hukum kereta kelinci di Kabupaten Bantul.
- 2) Upaya penegakan hukum terhadap pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul.
- 3) Faktor yang berperan dalam penegakan hukum dari pengaturtan kereta kelinci di Kabupaten Bantul.

b. Subjek Penelitian

- 1) Polres Bantul, Satuan Lantas Polres Bantul. Iptu Darsan Hadi
- 2) Dinas Perhubungan, Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalin Kabupaten Bantul. Muhammad Agung Kurniawan.
- 3) Pelaku Usaha Kendaraan Kereta Kelinci. Andi.

c. Sumber Data

Sumber data penelitian hukum ini terdiri dari :

- 1) Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari wawancara.

- 2) Sumber data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari studi kepustakaan, literatur, makalah dan peraturan yang terkait dengan obyek penelitian.
 1. Bahan Hukum Primer, Yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Di Jalan
 2. Bahan Hukum Tersier, Berupa kamus hukum dan ensiklopedia yang ada hubungannya dengan obyek penelitian.

d. Metode Pengumpulan Data

- 1) Kepustakaan, yaitu dengan cara mempelajari dan menelaah bahan-bahan hukum primer maupun sekunder.
- 2) Wawancara yaitu penulis melakukan wawancara terhadap pihak-pihak yang terkait dengan pengaturan kereta kelinci tersebut , seperti: pelaku usaha kereta kelinci, Dinas Perhubungan, Polisi Lalulintas.

e. Metode Pendekatan

Dalam penelitian hukum ini, pendekatan yang digunakan oleh penulis yaitu pendekatan yuridis sosiologis, yaitu pendekatan dari fakta-fakta yang ada dalam masyarakat dan yang diperoleh dari hasil penelitian yang didasarkan pada metode ilmiah serta berpedoman pada teori hukum dan perundangan yang ada.

f. Analisis Data

Data yang diperoleh dari penelitian pustaka dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu data yang diperoleh di perpustakaan setelah diseleksi berdasarkan permasalahan, dilihat kesesuaiannya dengan ketentuan yang berlaku kemudian disusun secara sistematis, selanjutnya disimpulkan sehingga diperoleh gambaran atas jawaban permasalahan.

F. Sistematika Penulisan

BAB I Pendahuluan

- A. Latar Belakang
- B. Rumusan Masalah
- C. Tujuan Penelitian
- D. Kerangka Konseptual
- E. Metode Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

BAB II Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum

- a. Pengertian tentang Penegakan Hukum.
- b. Faktor Penegakan Hukum
- c. Aparat Penegak Hukum
- d. Penegakan Hukum dengan Perspektif Hukum Islam

BAB III Tinjauan Umum tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a) Sejarah Lahirnya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b) Muatan Materi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- c) Aparat Penegak Hukum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB IV Hasil Penelitiandan Pembahasan

- a. Pembahasan untuk pengaturan hukum kereta kelinci di Kabupaten Bantul.
- b. Pembahasan penegakan hukum terhadap pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul.
- c. Pembahasan faktor apa saja yang berperan dalam penegakan hukum dari pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul

BAB V Penutup

Dalam bab ini penulis akan menyimpulkan hasil penelitian yang dilakukan kemudian akan memberikan saran.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG PENEGAKAN HUKUM

A. Pengertian tentang Penegakan Hukum

Hakekat penegakan hukum adalah perlindungan hak-hak dan kepentingan manusia, oleh karena itu bermacam-macam bahaya yang mengancam kepentingan manusia, maka manusia perlu akan perlindungan terhadap kepentingan-kepentingannya agar manusia dapat hidup lebih tentram.¹³

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.¹⁴

Hukum harus ditaati, dilaksanakan, dipertahankan dan ditegakkan. Soerjono Soekanto mengatakan penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan menegawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Bahwa hukum itu kumpulan dari berbagai aturan-aturan hidup, baik yang tertulis maupun tidak tertulis.

¹³ Sudikno Mertokusumo, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Yogyakarta: Liberty, 2015, hlm. 1.

¹⁴ Dellyana, Shant. 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, hlm. 32.

Menentukan apakah yang patut dan tidak patut dilakukan seseorang dalam pergaulan hidup, suatu hal yang khusus terdapat pada peraturan-peraturan hidup itu, yakni bahwa untuk pentaatannya ketentuan itu dapat dipaksakan berlakunya.¹⁵

Hukum menghendaki perlakuan yang sama untuk semua orang, serta diaturnya dalam ketentuan hukum inilah yang dinamakan persamaan hak. Persamaan hak ini berdasarkan suatu asas yang luhur yang sebenarnya tidak termasuk dalam lapangan hukum tetapi dilapangan etika. Asas yang luhur itu adalah keadilan. Keadilan itu memerangi sifat manusia yang hanya mementingkan diri sendiri, ia menghendaki suatu susunan masyarakat yang sungguh-sungguh adil dan jujur, ia hendak memberikan kepada masing-masing segala sesuatu yang merupakan hak mutlakny.¹⁶

Keadilan yang berdasarkan kaidah hukum terseyang dirasakan sungguh-sungguh untuk melindungi kepentingan manusia akan berlaku didalam masyarakat sebagai pedoman tentang bagaimana seharusnya bertindak agar terlindungilah kepentingan manusia baik sebagai individu maupun dalam kelompok. Masyarakat harus menyadarinya bahwa hal itu patut dilakukan sebagai perlindungan kepentingan manusia.¹⁷

Selanjutnya kepastian senantiasa hendak melihat sifat-sifat umum dalam tiap-tiap hal, menurut asasnya berlawanan dengan keadilan senantiasa hendak melihat sifat-sifat yang khusus dalam tiap hal. Kepaastian hukum adalah syarat mutlak, bila dikehendaki supaya hukum dapat menjalankan

¹⁵ Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013, hlm. 10.

¹⁶ *Ibid*,...hlm. 12.

¹⁷ Sudikno Mertokusumo, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Yogyakarta: Liberty, hlm. 2

tugasnya dengan sebaik-baiknya, keadilan dijadikan pedoman bagi kebenaran isi hukum. Kedua-duanya antara kepastian hukum dengan keadilan bertentangan satu sama lain, serta menerbitkan perselisihan yang tidak dapat dihilangkan. Akan tetapi kedua-duanya dibutuhkan agar hukum dapat menyelenggarakan tugasnya dengan baik serta dapat mencapai maksudnya. Agar kepastian hukum tidak mati melainkan didalamnya terkandung keadilan.¹⁸

Suatu masyarakat yang mengenal keadilan serta dapat melaksanakan kepastian hukum dan mendapat bantuan dari hukum dalam mengadakan kebutuhan-kebutuhan hidup sebanyak-banyaknya, yang adil dibagikan kepada anggota-anggotanya, sedangkan kebutuhan-kebutuhan hidup itu diperoleh dengan usaha tenaga yang sekurang-kurangnya, masyarakat sedemikian adalah masyarakat yang benar-benar dicita-citakan oleh setiap insan, setiap bangsa. Keseimbangan dalam masyarakat itu tidak terganggu, karena keamanan dan kesejahteraan meliputi seluruh anggota-anggotanya. Hukum yang mengatur masyarakat semacam itu menganut asas-asas keserasian, kemanfaatan hukum.¹⁹

Dalam hakekat penegakan hukum agar dapat tercapai tujuan hukum tersebut apabila dapat menyeimbangkan antara kepastian hukum dan keadilan, atau keserasian antara kepastian yang bersifat umum atau objektif dan penerapan keadilan secara khusus yang bersifat subjektif. Untuk mencapai

¹⁸ Soedjono, *Op.cit.*, hlm. 13.

¹⁹ *Ibid*, hlm. 17

keseimbangan dan keserasian antara kepastian hukum dan keadilan diperlukan beberapa persyaratan, diantaranya:²⁰

1. Kaidah-kaidah hukum, serta penerapannya sebanyak mungkin mendekati citra masyarakat.
2. Pelaksana penegak hukum dapat mengemban tugas sesuai tujuan dan keinginan hukum.
3. Masyarakat dimana hukum itu berlaku, taat, dan sadar akan pentingnya hukum bagi keadilan dan kesejahteraan serta menghayati akan keinginan hukum demi keadilan. Dalam memenuhi syarat-syarat tersebut demi tercapainya keserasian itu fungsi hukum pun berkembang, dalam penegakan hukum berfungsi sebagai sarana pendorong pembangunan dan sebagai sarana kritis sosial.

Dalam struktur kenegaraan modern, maka tugas penegakan hukum itu dijalankan oleh komponen eksekutif dan dilaksanakan oleh birokrasi dari eksekutif tersebut, sehingga sering disebut juga birokrasi penegakan hukum. Sejak negara itu mencampuri banyak bidang kegiatan dan dalam pelayanan dalam masyarakat, maka campur tangan hukum juga semakin intensif.²¹

²⁰ *Ibid*, hlm. 19.

²¹ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakhti, 2006, hlm. 181.

B. Faktor Penegakan Hukum

Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, menurut Soetjipto Rahardjo proses sosial yang melibatkan lingkungan manusia sosial budaya politik. Jadi penegakan hukum dipengaruhi oleh berbagai macam kenyataan dan keadaan yang terjadi dalam masyarakat. Penjabaran dari uraian tersebut adalah manusia dalam menjalani hidupnya selalu akan memerlukan kebutuhan yang merupakan pelengkap dalam menjalani proses kehidupannya. Kebutuhan merupakan perwujudan budaya manusia yang berdimensi cipta, karsa, dan rasa. Pada dasarnya kebutuhan manusia diklasifikasikan menjadi empat jenis, yaitu kebutuhan ekonomi, kebutuhan psikis, kebutuhan biologis, dan kebutuhan pekerjaan.²²

Dalam menjalankan fungsinya sebagai pengatur kehidupan bersama manusia, hukum harus menjalani suatu proses yang panjang dan melibatkan berbagai aktivitas dengan kualitas yang berbeda-beda. Dalam garis besarnya aktivitas tersebut berupa pembuatan hukum dan penegakan hukum. Disini kita menghadapi sedikit permasalahan, oleh karena dalam faktor yang mempengaruhi penegakan hukum terdapat langkah pertama yaitu adalah proses pembuatan hukum. Pembuatan hukum merupakan awal dari bergulirnya proses pengaturan tersebut. Merupakan momentum yang memisahkan keadaan tanpa hukum dengan keadaan yang diatur oleh hukum.²³

²² Supriadi, *Etika dan Tanggung Jawab Profesi Hukum di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 3.

²³ Satcipto, *Op.cit.*, hlm. 176.

Disebabkan oleh pengaruh kontinental yang kuat, dalam administrasi keadilan tampak lebih menonjol pendekatan administrasi dari hukum, secara singkat bisa dikatakan, bahwa pendekatan hukum yang menggunakan doktrin normatif, terutama memikirkan tentang pembuatan aturan yang menyuruh atau melarang untuk menertibkan jalannya proses pengadilan itu.²⁴

Penegakan hukum atau penerapan keadilan dalam masyarakat itu membutuhkan pengelolaan, tidak tepat hanya diserahkan kepada masyarakat begitu saja. Diserahkan kepada masyarakat, artinya dipercayakan kepada masing-masing anggota masyarakat.²⁵

Faktor faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto adalah :²⁶

1. Faktor Hukum

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup

²⁴ *Ibid*, hlm. 182.

²⁵ *Ibid*, hlm. 183.

²⁶ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2004, Cetakan Kelima, hal 42.

law enforcement, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

2. Faktor Penegakan Hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

3. Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

4. Faktor Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

5. Faktor Kebudayaan

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

C. Aparat Penegak Hukum

Kepolisian dalam Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sesuai Pasal 13 undang-undang tersebut kepolisian mempunyai tugas pokok memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, dan memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat. Selanjutnya dalam peradilan pidana, kepolisian memiliki kewenangan khusus sebagai penyidik yang secara umum di atur dalam Pasal 15 dan pasal 16 Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 dan dalam KUHAP di atur dalam Pasal 5 sampai pasal 7 KUHAP.

Kejaksaan diberikan kewenangan melaksanakan kekuasaan negara di bidang penuntutan dan tugas lain yang ditetapkan oleh undang-undang. Kejaksaan berada di poros dan menjadi filter antara proses penyidikan dan proses pemeriksaan di persidangan, di samping sebagai pelaksana penetapan dan putusan pengadilan. Secara khusus tugas jaksa diatur dalam pasal 10 hingga 13 UU No. 15 tahun 1961 tentang ketentuan-ketentuan pokok Kejaksaan RI yang telah diubah melalui UU No. 16 Tahun 2004.

Aparat penegak hukum selanjutnya diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang No. 48 Tahun tentang Kekuasaan Kehakiman sebagai berikut kekuasaan negara yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan Undang-

Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, demi terselenggaranya Negara Hukum Republik Indonesia.

Tugas pengadilan adalah menerima, memeriksa dan memutus perkara yang diajukan kepadanya, hakim bertitik tolak pada surat dakwaan yang dibuat oleh Jaksa Penuntut Umum dalam memeriksa seseorang terdakwa, dan mendasarkan pada alat bukti sebagaimana ketentuan Pasal 184 KUHP. Kemudian dengan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat bukti dan keyakinannya, hakim menjatuhkan putusannya.

Sedangkan diluar penegak hukum diatas untuk memenuhi kebutuhan diatas maka dalam penegak hukum dalam unsur di pemerintah terdapat dalam Pasal 1 angka 8 Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2010 tentang Satuan Polisi Pamong Praja yang menyatakan bahwa Satuan Polisi Pamong Praja, yang selanjutnya disingkat Satpol PP, adalah bagian perangkat daerah dalam penegakan Perda dan penyelenggaraan ketertiban umum dan ketenteraman masyarakat.

D. Penegakan Hukum dalam Perspektif Hukum Islam

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan peraturan yang dibuat oleh penguasa (pemerintah), sehingga larangan dan ketentuan sanksinya ditentukan pula oleh penguasa. Oleh karena sanksinya ditentukan oleh penguasa, maka pelanggaran lalu lintas merupakan golongan jarimah *ta'zir*, yaitu larangan atau perintah

tentang sesuatu hal yang tidak dirumuskan secara pasti, termasuk sanksinya dan pelaksanaan hukumannya diserahkan kepada pihak penguasa.

Pada hakikatnya setiap warga negara wajib mentaati Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Terlebih lagi seorang muslim yang baik, karena peraturan itu dibuat untuk ketertiban, kemudahan dan kelancaran berkendara. Surat-surat kendaraan harus diurus, mulai dari STNK, SIM hingga perlengkapan berkendara seperti helm, seat belt, dan lainnya. Seorang muslim yang baik tentu sadar bahwa semua itu bukan sekedar peraturan, melainkan cermin dari peradaban. Tidak punya SIM saat mengemudi bukan karena tidak punya uang tapi memang sengaja melanggar, tentu bukan sikap muslim yang patut untuk diteladani.

Ta'zir itu adalah hukuman pendidikan atas dosa (tindak pidana) yang belum ditentukan hukumannya oleh *syara'*. Secara ringkas dapat dikatakan bahwa hukuman *ta'zir* itu adalah hukuman yang belum ditetapkan oleh *syara'*, melainkan diserahkan kepada *ulil amri*, baik penentuannya maupun pelaksanaannya. Dalam menentukan hukuman tersebut, penguasa hanya menetapkan hukumannya secara global saja. Artinya pembuat undang-undang tidak menetapkan hukuman untuk masing-masing *jarimah ta'zir*, melainkan hanya menetapkan sekumpulan hukuman, dari yang ringan-ringannya sampai yang seberat-beratnya. Dengan demikian ciri khas dari *jarimah ta'zir* itu adalah sebagai berikut:²⁷

²⁷ Zainuddin Ali, *Hukum Pidana Islam*, Jakarta : Sinar Grafika, 2007, hlm. 22.

- a. Hukumannya tidak tertentu dan tidak terbatas. Artinya hukuman tersebut belum ditentukan oleh *syara'* dan ada batas minimal dan ada maksimal.
- b. Penentuan hukuman tersebut adalah hak penguasa.

Berbeda dengan *jarimah hudud* dan *qishash* maka *jarimah ta'zir* tidak ditentukan banyaknya. Hal ini karena yang termaksud *jarimah ta'zir* adalah setiap perbuatan maksiat yang tidak dikenakan hukuman *had* dan *qishash*, yang jumlahnya sangat banyak. Tentang jenis-jenis *jarimah ta'zir* ini Ibn Taimiyah mengemukakan bahwa perbuatan-perbuatan yang tidak terkena hukuman *had* dan tidak pula *kifarat*, seperti mencium anak-anak (dengan syahwat), mencium wanita lain yang bukan istri, tidur satu ranjang tanpa persetubuhan, atau memakan barang yang tidak halal seperti darah dan bangkai, maka semuanya itu dikenakan hukuman *ta'zir* sebagai pembalasan dan pengajaran, dengan kadar hukuman yang ditetapkan oleh penguasa.

Tujuan diberikannya hak penentuan *jarimah-jarimah ta'zir* dan hukumannya kepada penguasa adalah agar mereka dapat mengatur masyarakat dan memelihara kepentingan-kepentingannya, serta bisa menghadapi dengan sebaik-baiknya setiap keadaan yang bersifat mendadak. *Jarimah ta'zir* disamping ada yang diserahkan penentuannya sepenuhnya kepada ulil amri, juga memang ada yang sudah ditetapkan oleh *syara'*, seperti riba dan suap.

Disamping itu juga termaksud kedalam kelompok ini, *jarimah-jarimah* yang sebenarnya sudah ditetapkan hukumannya oleh *syara'* (*hudud*) akan tetapi syarat-syarat untuk dilaksanakannya hukuman tersebut belum

terpenuhi. Misalnya, pencurian yang tidak sampai selesai atau barang-barang yang dicuri kurang dari nishab pencurian, yaitu seperempat dinar.²⁸

Pengertian dan sifat hakiki dari tindak pidana menurut konsep Islam adalah perbuatan yang apabila dilakukan seseorang bisa menimbulkan *mafsadah* atau kerusakan atau kerugian atau bahaya bagi kehidupan manusia, baik sebagai individu maupun sebagai anggota suatu komunitas atau masyarakat. Konsep demikian ini didasarkan atas hadist nabi riwayat Imam Ahmad Hal tersebut sesuai dengan pelarangan penggunaan *handphone* pada saat mengemudi kendaraan bermotor, karena penggunaan *handphone* pada saat mengemudi tidak saja dapat merugikan/membahayakan diri sendiri, akan tetapi juga dapat merugikan dan membahayakan orang lain.

Ajaran Al-Qiran dan hadist apabila diimplementasikan dalam konteks hukum pidana ialah normalisasi hukum yang melarang (dengan label sebagai tindak pidana) terhadap segala macam perbuatan manusia yang dapat menimbulkan bahaya kerusakan atau kerugian baik terhadap diri sendiri maupun orang lain. Meskipun normalisasi suatu perbuatan sebagai jarimah (tindak pidana) pada prinsipnya demikian, harus dipahami pula bahwa tidak selamanya suatu perbuatan yang dipandang sebagai tindak pidana dimana pelakunya dapat dikenai suatu ancaman pidana adalah selalu bersifat merugikan semua pihak dan pelarangannya selalu bisa diharapkan akan mendatangkan mashlahat bagi semuanya. Hal ini karena suatu tindak

²⁸ *Ibid*, hlm. 23.

pidana penggunaan *handphone* pada saat mengemudi, bisa jadi malah membawa keuntungan bagi pihak tertentu/pelakunya secara perseorangan.

Konsep penemuan hukum merupakan teori hukum terbuka yang pada pokoknya bahwa suatu aturan yang telah dimuat dalam ketentuan-ketentuan hukum yang ada dalam Al Quran dan Hadist serta hukum positif (undang-undang, *qanun* dan *fiqh*) dapat saja dirubah maknanya, meskipun tidak ada diubah kata-katanya guna direlevansikan dengan fakta konkrit yang ada. Keterbukaan sistem hukum karena terjadi kekosongan hukum, baik karena belum ada undang-undangnya maupun undang-undang tidak jelas. Persoalan hukum yang tidak jelas bunyi teks suatu undang-undang, maka dalam metode penemuan hukum dapat dilakukan dengan beberapa metode seperti metode *bayani*, *ta'lii* dan *istislahi*.²⁹

Beberapa ahli hukum (Barat) lebih menyukai penggunaan istilah pembentukan hukum (*rechtsvorming*) dari pada istilah penemuan hukum (*rechtsvinding*). Untuk hukum Islam istilah penemuan hukum mungkin lebih tepat karena dalam konsepsi ilmu hukum Islam, hukum diyakini tidak dibuat, melainkan ditemukan.³⁰

Para *mujtahid* tidak membuat, tetapi hanya menemukan hukum. Hal itu adalah karena keyakinan dalam Islam bahwa hukum dibuat oleh Allah SWT sebagai *asy-Syari'* (pembuat hukum). Manusia hanyalah memahami (*fiqh*) hukum Ilahi tersebut. Proses pemahaman terhadap hukum itu disebut *istinbaht*

²⁹ Al Fitri, *Metode Penemuan Hukum, Bayani, Ta'lili dan Istislahi*

³⁰ Syamsul Anwar, "Teori Konformitas dalam Metode Penemuan Hukum Islam al-Gazzali" dalam M. Amin Abdullah dkk., *Antologi Studi Islam : Teori dan Metodologi*, Yogyakarta, IAIN Sunan Kalijaga, 2000, hlm. 273-274.

al-hukm melalui kegiatan intelektual yang disebut *ijtihad*. Hasil-hasil hukum yang di*istinbat* melalui kegiatan *ijtihad* itu dinamakan *fiqh*.

Penemuan hukum dimaksudkan sebagai suatu proses individualisasi dan konkretisasi peraturan-peraturan umum dengan mengaitkannya kepada peristiwa atau kasus khusus. Penemuan hukum (*rechtsvinding*) berbeda dengan penelitian hukum (*rechtsonderzoek*) yang lebih luas sifatnya. Penemuan hukum bersifat klinis yang bertujuan untuk menjawab pertanyaan apa hukum suatu kasus konkret tertentu. Penelitian hukum menyelidiki hukum sebagai sebuah fenomena sosial dengan mempelajari hubungannya dengan fenomena sosial lainnya. Juga melakukan penyelidikan normatif terhadap hukum untuk melakukan inventarisasi peraturan hukum, menemukan asas atau doktrin hukum, meneliti taraf sinkronisasi dan sistematik hukum serta menemukan hukum untuk menyelesaikan suatu perkara *in concreto*. Dengan demikian sesungguhnya penemuan hukum hanyalah sebagian dari penelitian hukum.³¹

Dalam istilah ilmu *Ushul Fiqh* metode penemuan hukum dipakai dengan istilah "*istinbath*". Menurut bahasa, kata *istinbath* merupakan akar kata dari kata *nabatha-yanbuthu-nabthan* yang berarti air yang pertama kali keluar atau tampak pada seseorang yang menggali sumur. Dikatakan *istanbatha al-faqih* berarti mengeluarkan hukum (*fiqh*) yang tersembunyi dengan pemahaman dan ijtihadnya. Al-Jurjani memberikan arti *istinbath*

³¹ *Ibid*, hlm. 274.

menurut bahasa dengan mengeluarkan air dari mata air (dalam tanah).³²Karena itu secara umum kata *istinbath* digunakan dalam arti *al-istikhraj* (mengeluarkan).

Kata *istinbath* diberikan pengertian oleh para ulama dengan beberapa penekanan yang hampir sama. Kata *istinbath* terdapat dalam al-Qur'an dalam bentuk *fi'l al-mudhari'* yaitu *yastanbithunah* yang terdapat dalam surat an-Nisa' ayat 83:

وَإِذَا جَاءَهُمْ أَمْرٌ مِنَ الْأَمْنِ أَوْ الْخَوْفِ أَدَاعُوا
يَهٍ ۖ وَلَوْ رَدُّوهُ إِلَى الرَّسُولِ وَإِلَى أُولِي الْأَمْرِ
مِنْهُمْ لَعَلِمَهُ الَّذِينَ يَسْتَنبِطُونَهُ مِنْهُمْ ۚ وَلَوْ لَا
فَضْلُ اللَّهِ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَتُهُ لَاتَّبَعْتُمُ الشَّيْطَانَ إِلَّا
قَلِيلًا

“Dan apabila datang kepada mereka suatu berita tentang keamanan ataupun ketakutan, mereka lalu menyiarkannya. Dan kalau mereka menyerahkannya kepada Rasul dan Ulil Amri di antara mereka, tentulah orang-orang yang ingin mengetahui kebenarannya (akan dapat) mengetahuinya dari mereka (Rasul dan Ulil Amri). Kalau tidaklah karena karunia dan rahmat Allah kepada kamu, tentulah kamu mengikut syaitan, kecuali sebahagian kecil saja (di antaramu)”

Muhammad Mushtafa al-Maraghi mengartikan kata *istinbath* dengan mengeluarkan sesuatu yang tersembunyi dari pandangan mata. Ketika menafsirkan ayat 83 dari surat an-Nisa', dia menjelaskan bahwa yang

³² Asy-Syarif Ali bin Muhammad al-Jurjani, *Kitab at-Ta'rifat*, Beirut, Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1988, hlm. 22.

dimaksud dengan *yastanbithunah* adalah mengeluarkan sesuatu yang tersembunyi (tidak jelas) dengan ketajaman pemikiran mereka.³³

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditarik benang merah bahwa istilah *istinbath* menurut para teoretisi hukum Islam agaknya identik dengan *ijtihad*. Sebagaimana diketahui bahwa pengertian *ijtihad* menurut para teoretisi hukum Islam adalah upaya mencurahkan segenap kemampuan *faqih* dalam mengeluarkan hukum-hukum yang amaliyah dari dalil-dalil yang terperinci.³⁴

Secara garis besar ada dua macam perangkat atau metode yang dikembangkan oleh para teoretisi hukum Islam dalam rangka *istinbath*-nya yang meliputi metode *istinbath* yang dilakukan dengan cara menggali hukum kepada *nash* secara langsung dan kedua metode yang dilakukan dengan cara menggali hukum dengan cara mengembalikan kepada *nash* secara tidak langsung, tetapi hanya melalui kaidah-kaidah umum yang dikenal dengan *al-qawaid al-fiqhiyyah*.

Jenis metode yang pertama, para teoretisi hukum Islam merumuskan tiga metode penemuan hukum yakni (1) metode interpretasi linguistik (*ath-thuruq al-bayaniyah*); (2) metode kausasi (*istinbath ta'lili*); dan (3) metode *istinbath istishlahi*.³⁵

Ketiga metode tersebut dikenal juga dengan nama metode *istinbath ushuli* (pokok). Disebut demikian sebab wujud dari metode tersebut

³³ Muhammad Mushtafa al-Maraghi, *Tafsir al-Maraghi*, Kairo, hlm. 104.

³⁴ Muhammad Abu Zahrah, *'Ilm...*, h. 301; Abd al-Wahhab al-Khallaf, *'Ilm Ushul al-Fiqh*, Kuwait, Dar al-Qalam, 1978, hlm. 216.

³⁵ Muhammad Salam Madzkur, *al-Ijtihad fi at-Tasyri' al-Islami*, Beirut, Dar an-Nahdhah al-'Arabiyah, 1984, hkm. 42-49; Muhammad Ma'ruf ad-Dawalibi, *al-Madkhal ila 'Ilm Ushul al-Fiqh*, Damaskus, Dar al-Kutub al-Jadidah, 1965, hlm. 405-412.

mendahului *furu'* atau fiqh yang merupakan produk dari penerapan metode *istinbath* tersebut.

Sedang metode kedua dapat disebut dengan metode *istinbath qawa'id kulliyah*. Metode ini merupakan seperangkat kaidah yang dibangun berdasarkan penelitian secara induktif terhadap berbagai kasus *fiqh* yang kemudian dijustifikasi dengan nash-nash yang bersifat *kulliyah*. Fungsi dari kaidah-kaidah tersebut adalah untuk mengembalikan berbagai permasalahan *fiqhiyah* maupun menyelesaikan kasus-kasus baru yang bersifat cabang.

Al-maslahat al-mursalah juga merupakan metode penemuan hukum yang kasusnya tidak diatur secara eksplisit dalam Al Quran dan Hadist. Hanya saja metode ini lebih menekankan pada aspek maslahat secara langsung. Sehubungan dengan metode ini, dalam ilmu *Ushul Fiqh* dikenal ada tiga macam maslahat, yakni *maslahat mu'tabarat*, *maslahat mulghat* dan *maslahat mursalat*.

Maslahat yang pertama adalah maslahat yang diungkapkan secara langsung baik dalam Al Quran maupun dalam Hadist. Sedangkan maslahat yang kedua adalah yang bertentangan dengan ketentuan yang termaktub dalam kedua sumber hukum Islam tersebut. Di antara kedua maslahat tersebut, ada yang disebut *maslahat mursalat* yakni maslahat yang tidak ditetapkan oleh kedua sumber tersebut dan tidak pula bertentangan dengan keduanya.³⁶

³⁶ Abdul Wahab Khallaf, *Ilmu Ushul al-Fiqh*, Jakarta: Al-Majlis al-A'la al-Indonesia 1972, hlm. 84

Istilah yang sering digunakan dalam kaitan dengan metode ini adalah *istislahi*. Istislahi adalah suatu cara penetapan hukum terhadap masalah-masalah yang tidak dijelaskan hukumnya oleh nash dan ijmak dengan mendasarkan pada pemeliharaan *al-mashlahat almursalat*. Pada dasarnya mayoritas ahli *Ushl Fiqh* menerima metode *maslahat mursalat*. Untuk menggunakan metode tersebut mereka memberikan beberapa syarat.

Metode penemuan hukum dengan istislahi itu difokuskan terhadap lapangan yang tidak terdapat dalam nash, baik dalam Al Quran maupun As Sunnah yang menjelaskan hukum-hukum yang ada penguatnya melalui suatu *I'tibar*. Juga difokuskan pada hal-hal yang tidak didapatkan adanya *ijma'* atau *qiyas* yang berhubungan dengan kejadian tersebut. Hukum yang ditetapkan dengan istislahi seperti pembakuan Al Quran dalam satu mushaf yang dilakukan oleh Usman Ibn Affan, khalifah ketiga. Hal itu tidak dijelaskan oleh *nash* dan *ijmak*, melainkan didasarkan atas maslahat yang sejalan dengan kehendak syara' untuk mencegah kemungkinan timbulnya perselisihan umat tentang Al Quran.³⁷

³⁷ Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih*, Bandung, Pustaka Setia, 1999, hlm. 117.

BAB III

TINJAUAN UMUM TENTANG UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

A. Sejarah Lahirnya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada masa Pemerintahan Hindia Belanda di atur dalam *Werverkeersordonnantie*” (Staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya *Werverkeersordonnantie* tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam Staatsblad 1940 No. 72. Kemudian *Weverordinantei* dirubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada tahun 1951 dengan UU No. 3 Tahun 1951 Perubahan Dan Tambahan Undang Undang Lalu Lintas Jalan (*Wegverkeersordonnantie*, 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.

Seiring dengan perkembangan zaman dan IPTEK pada 27 Tahun Kemudian diatur kembali LLAJ di Indonesia dengan Undang-Undang yang

baru yaitu Undang-Undang No 14 Tahun 1992. Ada hal yang menarik dari UU no 14 Tahun 1992 ini bahwa Undang-Undang ini sempat ditangguhkan selama setahun melalui PERPU no 1 Tahun 1992 yang disahkan menjadi Undang-Undang No 22 Tahun 1992.

Sebagaimana yang terdapat dalam Konsideran UU No. 22 Tahun 1992 poin c dikatakan bahwa

” Bahwa seiring dengan tujuan yang ingin diwujudkan sebagaimana tersbut diatas, dan setelah mempertimbangkan segala sesuatunya dengan seksama, maka untuk menjaga agar pelaksanaannya dapat berlangsung dengan sebaik-baiknya dipandang perlu untuk menanggihkan berlakunya Undnag-Undang tersebut guna memberi waktu yang lebih cukup lagi untuk meningkatkan pemahaman, persiapan dan kesiapan segenap aparatur pemerintah yang bersangkutan serta masyarakat pada umumnya mengenai Undang-Undang tersebut ”

Dengan Lahirnya Undang-Undang No 22 tahun 1992 makanya UU No 14 tahun 1992 ditangguhkan pelakasaanaanya yang direncanakan pada 17 september 1992 menjadi 17 September 1993 Karena berbagai pertimbangan dari pemerintah.

Selanjutnya UU mengenai LLAJ terkahir kali ditur di Indonesia dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Jalan dengan semangat reformasi dan semangat perubahan.³⁸

³⁸ <http://docs.google.com/10J:ejournal.umm.ac.id/index.php>.

Permasalahan yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang berlalu lalang mengunkan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh, sedangkan yang harus diperhatikan dalam angkutan jalan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan atau armada dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan.³⁹

Kondisi dalam lingkungan suatu masyarakat paling tidak mencakup faktor-faktor ekonomi, psikologis, sosial budaya, politik, dan keamanan. Kendatipun hidup bermasyarakat memang selalu menuntut adanya ketertiban dalam hal lalu lintas. Dalam mana lalu lintas itu menyangkut masalah jalan raya, kendaraan, manusia, serta peraturan-peraturannya, yang dalam hal ini adalah peraturan mengenai lalu lintas. Antara hukum positif yang berlaku tersebut diperlukan adanya keselarasan dengan perkembangan masyarakat, sedangkan guna membina ketertiban lalu lintas selalu memerlukan usaha penanggulangan terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi.⁴⁰

Lalu lintas dan angkutan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan, dikarenakan lalu lintas juga diakibatkan oleh kegiatan angkutan, begitu juga dalam menelaah pengangkutan tidak mungkin dilakukan dengan mengabaikan perlalulintasan, demikian pula sebaliknya.⁴¹ Unsur dasar lalu lintas dan angkutan jalan adalah sama, yakni:⁴²

³⁹ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Ganesha, 2002, hlm. 1.

⁴⁰ Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya: Ikapi, 1983, hlm. 10.

⁴¹ *Ibid...*, hlm. 2.

⁴² *Ibid....*,

- a) Ruang kegiatan, berupa lahan yang ditata kegunaannya.
- b) Ruang lalu lintas, berupa jalan, jembatan dan penyeberangan.
- c) Simpul berupa terminal.

Permasalahan lalu lintas selalu ada dan terus berkembang karena permasalahan yang dihadapi tidak hanya menyangkut segi teknologi saja, tetapi dalam hal ini yang lebih penting adalah pengaruh segi ekonomis, sosial budaya masyarakat.⁴³ Antara lain terdapat penambahan penduduk, begitu juga kenaikan taraf hidup rakyat, dimana hal ini memungkinkan rakyat mampu memiliki kendaraan-kendaraan bermotor pribadi atau penambahan kebutuhan sarana angkutan umum, akan membawa akibat peningkatan mobilitas manusia maupun barang sehingga menimbulkan peningkatan frekuensi dan volume lalu lintas di jalan raya.⁴⁴ Juga persoalan yang dihadapi semakin rumit dengan menurunnya disiplin serta sopan santun lalu lintas para pemakai jalan.⁴⁵

Pelanggaran lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, bukan hanya dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor saja, tetapi ada 4 subyek yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas di samping pengemudi yaitu, importer atau perakitan kendaraan bermotor, pemilik kendaraan bermotor dan juga kendaraan bermotor itu sendiri.

Menurut pengamatan Soerjono Soekanto penyebab atas suatu pelanggaran disebabkan beberapa faktor, antara lain:⁴⁶

⁴³ Ramdlon Naning, *Menggairahkan..Op. Cit*, hlm. 18

⁴⁴ *Op. Cit*, hlm. 18

⁴⁵ *Ibid....*, hlm. 18

⁴⁶ Soerjono Soekanto, *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Jakarta: Rajawali, 1997, hml. 7.

- a. Masyarakat menganggap bahwa hukum yang ada tidak sesuai dengan keinginan, tidak melindungi kepentingannya bahkan cenderung dianggap merugikan.
- b. Materi hukum yang ada ternyata sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan masyarakat atau sudah dianggap basi. Hal ini terjadi karena laju perubahan yang terjadi di masyarakat berjalan secara cepat seiring dengan semakin berkembangnya pertumbuhan teknologi terutama dalam bidang informasi, sehingga hukum yang dibuat sudah tidak relevan lagi dengan perubahan yang terjadi dalam masyarakat.
- c. Mentalitas atau kepribadian dari penegak hukum yang buruk, sehingga tidak mempunyai wibawa sama sekali.
- d. Kurangnya sosialisasi terhadap hukum yang ada sehingga masyarakat tidak mengetahuinya.
- e. Kurangnya fasilitas atau sarana pendukung dalam penegakan hukum.
- f. Mentalitas dari masyarakat yang rendah atau sifat dasar manusia yang pelupa.

Beberapa faktor di atas itulah yang telah menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas terutama berkenaan dengan faktor manusianya, disamping faktor-faktor manusia, ada faktor lain yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas, yaitu sarana pendukung yang berupa: kendaraan, jalan raya, lingkungan atau alam.

Dalam pelanggaran lalu lintas, faktor manusia yang memegang peranan besar adalah pengemudi. Menurut Pasal 1 angka 23 UU Nomor 22 Tahun 2009, yang dimaksud dengan pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

Kendaraan sebagai faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas merupakan faktor kedua setelah faktor pengemudi. Definisi kendaraan menurut Undang-undang Lalu Lintas adalah: Suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Ketidakseimbangan antara peningkatan jumlah kendaraan bermotor dengan jalan serta segala kelengkapannya, disiplin pemakai jalan maksudnya tingkat disiplin lalu lintas tersebut ditentukan dengan kemampuan penyerapan norma-norma lalu lintas yang berlaku, termasuk didalamnya menghayati dan menerapkan sopan santun serta disiplin berlalu lintas di jalan, hal tersebut berakar dari kesadaran hukum masyarakat yaitu merupakan kesadaran atau nilai yang terdapat dalam diri manusia tentang hukum yang ada dan berlaku, dimana merupakan wadah jalinan yang mengendap dalam diri manusia sebagai subyek hukum.⁴⁷

⁴⁷ Ramdlon, *Op. Cit*, hlm. 22

B. Muatan Materi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Semakin modern suatu masyarakat, semakin banyak bidang-bidang kehidupan yang diatur oleh hukum. Hal ini terutama disebabkan karena suatu masyarakat modern ditandai dengan adanya tingkat diferensiasi yang relatif tinggi, apabila tingkat diferensiasi tinggi, maka harus ada unsur dari masyarakat yang mengintegrasikan bagian-bagian masyarakat dan hukum merupakan unsur yang dapat mengadakan integrasi tersebut.⁴⁸ Keadaan seperti diatas, banyak dijumpai dijalan raya, sedangkan hukum bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam pergaulan hidup yang wadahnya adalah masyarakat. Kedamaian merupakan tingkat keserasian tertentu antara ketertiban dan ketentraman.⁴⁹

Menurut Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa yang disebut Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan. Sedangkan ayat (3) menyebutkan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Pada Pasal 1 ayat (12) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel dan kabel.

⁴⁸ Soerjono Soekanto, *Inventarisasi dan Analisa terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Jakarta: CV Rajawali, 1984, hlm. 8.

⁴⁹ *Ibid...* hlm. 8-9.

Jalan raya merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas. Selanjutnya jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan-keamanan dan hukumserta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan demikian, maka jalan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayannya dalam suatu hubungan hierarki.⁵⁰

Menurut Ramdlon Naning lalu lintas dan angkutan melalui jalan raya memegang peranan penting dan vital bagi perkembangan masyarakat, sehingga dengan demikian segala hubungan dan persoalan-persoalan yang dihadapinya akan lebih luas dan kompleks.⁵¹

Pada Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan dikenal asas:⁵²

- a) Asas transparan, maksudnya adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.

⁵⁰ Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju, 1990, hlm. 1.

⁵¹ Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya: Ikapi, 1983, hlm. 17.

⁵² Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta: Transmedia Pustaka, 2009, hlm. 16-18.

- b) Asas akuntabel, maksudnya adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c) Asas berkelanjutan, maksudnya adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d) Asas partisipatif, yang dimaksud oleh asas ini adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e) Asas bermanfaat, yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f) Asas efisien dan efektif, adalah pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g) Asas seimbang, yang dimaksud dengan asas ini adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.
- h) Asas terpadu adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina.

- i) Asas mandiri, adalah upaya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Selanjutnya didalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini adalah 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, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan, kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan dan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

Setiap perancang peraturan perundang-undangan agar kaedah hukum yang tercantum dalam peraturan tersebut sah secara hukum (*legal validity*) dan berlaku efektif karena dapat atau akan diterima masyarakat secara wajar dan berlaku untuk waktu yang panjang. Dasar yuridis sangat penting dalam pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk Undang-undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut Hans

Kelsenkaedah hukum yang berlaku secara yuridis, apabila penentuannya didasarkan pada kaedah yang lebih tinggi tingkatnya, atau apabila berbentuk menurut cara yang telah ditetapkan, sedangkan menurut Logeman apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya. Dari sisi yuridis untuk terjadinya suatu perundang-undangan harus memenuhi 2 asas, yaitu: asas regulatif dan asas konstitutif, yaitu asas yang bila itu tidak dipenuhi, maka UU itu tidak sah.⁵³Peraturanperundang-undangan juga memiliki kelemahan/kekurangan, seperti yang dikemukakan oleh Bagir Manan bahwa:⁵⁴

1. Peraturan perundang-undangan tidak fleksibel. Tidak mudah menyesuaikannya dengan masyarakat.Pembentukan peraturan perundang-undangan membutuhkan waktu dan tatacara tertentu sementara mesyarakat berubah terus bahkan mungkin sangat cepat.Akibatnya terjadi jurang pemisah antara peraturan perundang-undangan dengan masyarakat.
2. Peraturan perundang-undangan tidak pernah lengkap untuk memenuhi semua peristiwa hukum atau tuntutan hukum dan ini menimbulkan apa yang lazim disebut kekosongan hukum.

Pemerintah juga harus selalu menggunakan wewenang yang diberikan kepadanya untuk memidana. Di sinipun ada syarat keadilan, yaitu

⁵³ Stewart Macaulay, Lawrence M. Friedman, John Stookey, "Legal Culture: Description of Whole Legal Sistem, dalam Steward Macaulay, Lawrence M. Friedman, John Stookey, Law & Society:Reading on the Social Study of Law, W.W. Norton & Company, New York, 1995, hlm. 165. Sebagaimana dikutip oleh Natasya Yunita Sugiastuti, *ibid*, hlm. 17.

⁵⁴ Bagir Manan Dan Kuntana Magnar, *Beberapa Masalah Hukum Tata Negara Indonesia*, Bandung: Alumni,1993, hlm. 8.

asas persamaan merupakan titik tidak adil dalam keadaan yang sama memidana pelanggar undang-undang yang satu sedangkan yang lain tidak. Namun juga diakui bahwa betapapun melembaganya suatu norma, akan tetapi kadang-kadang terjadi juga penyimpangan-penyimpangan. Hal itu terbukti dari bereksistensinya sanksi-sanksi.⁵⁵

Pemerintah bertindak sebagai pencipta dan pembentuk hukum, dalam melaksanakan tugasnya itu, pemerintah senantiasa berusaha memperhatikan dengan jujur dan dengan tidak memihak kepada siapapun juga, segala kepentingan yang berbeda-beda, undang-undang senantiasa menghendaki pemeliharaan segala jenis kepentingan.⁵⁶

Selain ketentuan tersebut, ada ketentuan lain yang berupa Peraturan Pemerintah. Peraturan Pemerintah di bawah ini sebenarnya merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Lalu Lintas sebelumnya, namun masih berlaku karena belum dicabut dan ketentuannya tidak bertentangan dengan UU Nomor 22 Tahun 2009. Pasal 324 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan, pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

⁵⁵ <http://docs.google.com/10J:ejournal.umm.ac.id/index.php>.

⁵⁶ Soedjono Soekanto, Pengantar Ilmu Hukum, Jakarta: Rajawali Pers, 2013, hlm. 12.

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan ini diberlakukan untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 yang berkaitan dengan angkutan jalan seperti, angkutan orang atau barang dengan kendaraan bermotor atau kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur ataupun tidak dalam trayek. Ijin usaha angkutan, ijin trayek serta ijin operasi angkutan juga dimuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 ini, termasuk di dalamnya mengenai golongan tarif dan tata cara pengangkutan penumpang dan barang.

- b. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Di Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan di Jalan ini dimaksudkan sebagai pendukung dalam pelaksanaan ketentuan Pasal 16 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 ini mengenai ruang lingkup pemeriksaan, persyaratan pemeriksaan, wewenang pemeriksaan dan pelaksanaan pemeriksaan yang keseluruhannya merupakan satu kesatuan yang berkaitan.

- c. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi merupakan Peraturan Pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992. Hal-hal yang diatur dalam peraturan ini antara lain, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, pengujian kendaraan bermotor, pendaftaran kendaraan bermotor, persyaratan kendaraan tidak bermotor, persyaratan dan tata cara memperoleh surat ijin mengemudi, pendidikan mengemudi, pergantian pengemudi dan lain-lain yang berhubungan dengan kendaraan dan pengemudi.

Dalam fungsinya sebagai perlindungan kepentingan manusia, hukum mempunyai tujuan yaitu untuk menciptakan tatanan masyarakat yang teratur, menciptakan ketertiban dan keseimbangan hidup dalam masyarakat yaitu, mengatur pergaulan hidup secara damai.⁵⁷

C. Aparat Penegak Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peran polisi dalam penegakan hukum tidak hanya di bidang pencegahan dan penanggulangan kejahatan saja, akan tetapi termasuk di dalamnya di bidang lalu lintas. Polisi Lalu Lintas melakukan fungsi dan peranan kepolisian dalam bidang lalu lintas melalui kegiatan:⁵⁸

- a. Penegakan Hukum Lalu Lintas (*Traffic Law Enforcement*).
- b. Pendidikan Lalu Lintas Kepada Masyarakat (*Traffic Education*).

⁵⁷ Van Apeldron, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Pramita, Jakarta, 1981, hlm. 22.

⁵⁸ Anton Tabah, *Patroli Polisi*, Bina Cipta, Jakarta, 1992, hlm. 45.

Kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan untuk menekan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang kerap terjadi dalam kehidupan sehari-hari. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan undang-undang lalu lintas dan atau peraturan lain yang dapat menimbulkan kerugian nyawa atau benda serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas.⁵⁹

Seluruh tugas dan peranan polisi lalu lintas tersebut didukung dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, yang dapat memberikan ancaman pidana kurungan atau pidana denda terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan raya dengan selamat, aman, cepat, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi yang lainnya, menjangkau seluruh pelosok daratan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Penegakkan hukum, adalah suatu keharusan dalam suatu negara hukum. Penegakan hukum adalah juga ukuran untuk kemajuan dan kesejahteraan suatu negara. Negara-negara maju di dunia biasanya ditandai, tidak sekedar perekonomiannya maju, namun juga penegakan hukum dan perlindungan hak asasi manusianya berjalan baik.

Di dalam suatu penegakkan hukum, hukum harus diartikan sebagai suatu isi hukum (*content of law*), tata laksana hukum (*structure of law*) dan

⁵⁹ Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia Direktorat Lalu Lintas, *Kapita Selekta Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas, Fungsi Lalu Lintas*, Jakarta, 2002, hlm. 24.

budaya hukum (*culture of law*), sehingga penegakan hukum tidak saja dilakukan melalui perundang-undangan, namun juga bagaimana memberdayakan aparat dan fasilitas hukum. Tidak kalah pentingnya adalah bagaimana menciptakan budaya hukum masyarakat yang kondusif untuk penegakan hukum.⁶⁰

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subyeknya, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subjek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum itu melibatkan semua subyek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, dari segi subyeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparat penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparat penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa.⁶¹

Hukum tidak mungkin menjamin keadilan jika materinya sebagian besar merupakan warisan masa lalu yang tidak sesuai lagi dengan tuntutan

⁶⁰ Heru Susetyo, *Penegakan Hukum Yang Menciptakan Keadilan*, Sinar Indonesia, Jakarta, 2008, hlm. 34.

⁶¹ Rais Ahmad, *Peran Manusia Dalam Penegakan Hukum*, Pustaka Antara, Jakarta, 1966, hlm. 19.

zaman. Artinya, persoalan yang dihadapi bukan saja berkenaan dengan upaya penegakan hukum tetapi juga pembaharuan hukum atau pembuatan hukum baru. Oleh karena itu, ada tiga fungsi penting yang memerlukan perhatian yang seksama, yaitu:⁶²

1. Pembuatan hukum (*the legislation of law atau law and rule making*),
2. Sosialisasi, penyebarluasan dan bahkan pembudayaan hukum (*socialization and promulgation of law*) dan
3. Penegakan hukum (*the enforcement of law*).

⁶² *Ibid.*

BAB IV
PENGATURAN DAN PENEGAKAN HUKUM KERETA KELINCI
DI KABUPATEN BANTUL

A. Pengaturan Hukum Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul

Berdasarkan hasil penelitian baik di Dinas Perhubungan Kabupaten Bantul maupun Satuan Lalu Lintas Polres Bantul, pada dasarnya keberadaan kereta kelinci tidak diatur dalam undang-undang, peraturan pemerintah, maupun peraturan daerah. Kereta kelinci pada dasarnya merupakan modifikasi kendaraan untuk umum yang menyalahi peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Secara keseluruhan di Kabupaten bantul adakurang lebih 30 (tiga puluh) lebih unit kereta kelinci, pada awal fungsinya hanya sebagai ajang sarana rekreasi di wilayah pedesaan namun karena terdapat permintaan warga yang melonjak dikarenakan harga dan lebih praktis.⁶³

Berdasarkan keterangan diatas modifikasi kendaraan tersebut menurut ketentuan Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, menjelaskan bahwa modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan

⁶³ Wawancara kepada pemilik kendaraan kereta kelinci, Bapak Andi, Dusun Grogol, tanggal 10 Januari 2017, pukul 16.30.

kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juncto Pasal 123 ayat (1) huruf b juncto Pasal 131 huruf (e) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Adapun penelitian tersebut meliputi aspek:

1. Rancangan teknis;
2. Susunan;
3. Ukuran;
4. Material;
5. Kaca, pintu, engsel, dan bumper;
6. Sistem lampu dan alat pemantul cahaya; dan
7. Tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor.

Khusus mengenai modifikasi sebagaimana tersebut di atas hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek. Oleh karena itu yang berhak untuk melakukan modifikasi adalah bengkel umum yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri. Hal ini diatur dalam Pasal 132 ayat (5) dan ayat (6) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Artinya, modifikasi kendaraan yang dapat dilakukan, antara lain:

1. Modifikasi dimensi hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau pemendekan landasan (*chassis*) tanpa mengubah jarak sumbu dan konstruksi kendaraan bermotor tersebut;

2. Modifikasi mesin dilakukan dengan mengganti mesin dengan mesin yang merek dan tipenya sama;
3. Modifikasi daya angkut hanya dapat dilakukan pada kendaraan bermotor dengan menambah sumbu bagian belakang tanpa mengubah jarak sumbu aslinya dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki material yang sama dengan sumbu aslinya dan harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.

Selain dari pada itu, merujuk pada Pasal 50 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mensyaratkan bahwa setiap kendaraan yang dilakukan modifikasi dengan mengakibatkan perubahan tipe maka diwajibkan untuk dilakukan uji tipe. Uji tipe dimaksud terdiri atas:

1. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
2. Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Adapun kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang. Selain itu, dalam hal telah dilakukan uji tipe ulang kendaraan bermotor tersebut wajib

untuk dilakukan registrasi dan identifikasi ulang, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 50 ayat (3) dan ayat (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Persyaratan lain yang perlu untuk diketahui adalah setiap modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui, sebagaimana diatur dalam Pasal 50 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009. Selanjutnya, dalam hal kendaraan bermotor akan melakukan modifikasi, maka wajib untuk mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga apabila kemudian kendaraan dimaksud telah diregistrasi Uji Tipe, maka instansi yang berwenang akan memberikan sertifikat registrasi Uji Tipe, dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Adapun Sertifikat Uji Tipe diterbitkan oleh menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Sedikitnya pada Sertifikat Uji Tipe nantinya memuat tentang identitas dari pemodifikasi dan hal-hal lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 129 ayat (1) PP No. 55/2012.

Berdasarkan hal-hal di atas maka jelas bahwa setiap pihak yang hendak melakukan modifikasi atas kendaraan bermotornya, diwajibkan untuk memiliki izin atas modifikasinya sebagaimana dipersyaratkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan PP No.55 Tahun 2012, jika modifikasi dilakukan tanpa memiliki izin, maka berdasarkan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta Rupiah).

Pada saat pembelian onderdil/aksesori variasi atau untuk dimodifikasi tidak memerlukan izin, akan tetapi bilamana onderdil/aksesori tersebut mengubah tipe, bentuk, dan hal-hal lain sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan PP No. 55 Tahun 2012 maka pihak tersebut wajib untuk melakukan registrasi ulang untuk melakukan Uji Tipe atas kendaraan bermotor yang dimodifikasinya tersebut. Atas dasar inilah sebenarnya keberadaan kereta kelinci sebenarnya telah melanggar peraturan perundang-undangan.

Selain hal tersebut, mengenai keberadaan kereta kelinci berdasarkan Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya kendaraan bermotor dibagi menjadi empat jenis yakni Sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, mobil bus, dan kendaraan khusus, sedangkan kereta kelinci sendiri tidak termasuk dalam ke lima jenis kendaraan tersebut. Berdasarkan Pasal 285 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan roda 4 atau lebih (kereta kelinci) yang tidak memenuhi persyaratan teknis (Pasal 106 ayat 3 jo Pasal 48 ayat 2) akan dikenakan pidana kurungan maksimal 2 bulan atau denda Rp.500.000,-. Sehingga secara umum dapat dikatakan bahwa mengoperasikan kereta kelinci di jalan melanggar Undang-Undang Nomor

22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Mengoperasikan kereta kelinci di jalan dapat dikatakan melanggar Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang secara garis besar setiap orang yang membuat kereta tempel / gandengan dan mengoperasionalkannya di dalam wilayah dalam negeri, sehingga merubah tipe serta tidak melakukan kewajiban uji tipe dalam Pasal 50 ayat (1) dapat dikenakan pidana kurungan maksimal 1 tahun atau denda sebesar Rp.24.000.000,-.

B. Penegakan Hukum Terhadap Pengaturan Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul

Upaya yang dilakukan oleh Polres Bantul dalam meningkatkan disiplin berlalu lintas, pada dasarnya merupakan upaya dalam menegakkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penegakan hukum di bidang lalu lintas yang dilakukan Polres Bantul meliputi semua bidang hukum lalu lintas, tidak terkecuali terhadap keberadaan kereta kelinci. Penegakan hukum tersebut dilakukan dengan cara yaitu:⁶⁴

1. Kegiatan preventif, yaitu suatu usaha dan kegiatan untuk mencegah kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas untuk menjamin terwujudnya keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Kegiatan preventif tersebut antara lain:

⁶⁴ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

- a. Mencegah serta mengurangi kesempatan maupun peluang terjadinya kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.
 - b. Penginderaan dini terhadap segala permasalahan lalu lintas.
 - c. Memberikan peringatan terhadap para pelanggar lalu lintas ringan (preventif edukatif).
 - d. Memberikan pelayanan kepada masyarakat umum yang memerlukan.
 - e. Menganalisa sebab-sebab terjadinya kemacetan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.
2. Kegiatan represif, yaitu suatu usaha dan kegiatan dalam rangka penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas, penyidikan peristiwa kecelakaan lalu lintas serta proses pengajuan ke Pengadilan. Kegiatan represif tersebut antara lain:
- a. Penindakan terhadap pelanggar lalu lintas.
 - b. Melaksanakan tindakan pertama di tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas.
 - c. Penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.
 - d. Proses pengajuan perkara ke pengadilan.

Salah satu kegiatan penegakan hukum secara preventif dengan kegiatan kampanye tertib lalu lintas, maka Polres Bantul dan jajarannya serta kekuatannya dengan didukung instansi terkait mempunyai tugas pokok melaksanakan kegiatan Kampanye Tertib Lalu Lintas di wilayah hukum Polres Bantul dengan titik berat tindakan pre-emptif dan preventif (DIKMAS

LANTAS) dan didukung dengan tindak represif demi terwujudnya atau terciptanya kondisi lali lintas yang aman, tertib dan lancar.

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari kegiatan tersebut adalah:

1. Menumbuhkan ketaatan dan kesadaran masyarakat pada Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.
2. Meningkatkan disiplin berlalu lintas.
3. Membangkitkan simpatik pada masyarakat secara aktif.
4. Menciptakan kondisi konduktif dalam rangka menyongsong hari-hari besar nasional.

Kegiatan represif dilakukan dengan pelaksanaan operasi rutin kepolisian dan operasi khusus kepolisian. Dalam tubuh Polres Bantul sendiri dilakukan kegiatan yang mendukung pelaksanaan penegakan hukum tersebut, antara lain dengan mengirimkan personilnya untuk mengikuti Pendidikan Jurusan Lalu Lintas (DIKJUR LANTAS) dan memberikan pembekalan mengenai Penjagaan dan Pengaturan Lalu Lintas (GATUR LANTAS).

Dengan demikian diharapkan personil Polres Bantul yang diterjunkan ke lapangan dalam upaya menegakkan peraturan perundang-undangan lalu lintas benar-benar mampu mengatasi segala hambatan dan rintangan yang ada dalam masyarakat.

Ketertiban lalu lintas tidak hanya didukung oleh penindakan terhadap pelanggar lalu lintas namun juga menciptakan kesadaran disiplin berlalu lintas dan sadar akan hukum lalu lintas. Efeknya diharapkan pelanggaran lalu lintas semakin menipis, masyarakat dapat lebih patuh dan disiplin serta lebih tertib

dalam berlalu lintas. Oleh karena itu penegakan hukum seyogyanya didahului oleh upaya membudayakan sadar hukum dan sadar berlalu lintas yang dikembangkan oleh masyarakat..

Ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada dasarnya untuk menjamin keselamatan manusia dalam hubungannya pemakaian jalan raya. Resiko terlalu besar jika Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kurang memasyarakat, baik di masyarakat perkotaan maupun di masyarakat pedesaan, terutama generasi muda, dimulai sejak dini mulai dari pendidikan dasar sampai pendidikan di perguruan tinggi, sehingga upaya dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas dapat terlaksana serta kelancaran lalu lintas lebih terjamin.

Pada kasus Pelanggaran Lalu Lintas tentang kereta kelinci di Kabupaten Bantul, para penegak hukum dari kepolisian Polres Bantul melakukan banyak cara untuk menangani permasalahan ini, yakni seperti melakukan edukasi atau penyuluhan hukum ke masyarakat, serta penindakan atau penegakkan hukum berupa penilangan, yang merupakan langkah terakhir, antara lain:⁶⁵

a. Melakukan Edukasi atau Penyuluhan Hukum ke Masyarakat

Kepolisian Polres Bantul dalam hal ini yang menjadi tugas dari Bidang Dikyasa (Pendidikan dan Rekayasa) selalu melakukan program program edukasi atau pun penyuluhan hukum ke

⁶⁵ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 januari 2017

masyarakat. Harapannya masyarakat khususnya pengusaha angkutan kereta kelinci lebih tahu tentang aturan-aturan serta hukum yang ada dalam peraturan lalu lintas agar mereka lebih mengetahui betapa pentingnya bagaimana berlalu lintas yang baik dan benar sehingga mereka tidak melanggar peraturan yang ada.

Memberikan penyuluhan hukum kepada komunitas-komunitas pemilik kendaraan kereta kelinci yang ada di Kabupaten Bantul. Bagaimana berkendara yang baik dan benar di jalan tanpa mengganggu pengendara lain serta tidak arogan di jalan. Terutama penyuluhan tentang modifikasi kendaraan bermotor.

b. Penindakan atau Penegakkan Hukum berupa Penilangan

Polres Bantul tidak henti-hentinya selalu melakukan penertiban atau operasi kendaraan bermotor khususnya kereta kelinci. Operasi ini dilaksanakan pada hari-hari Libur panjang atau pun hari-hari biasa seperti Operasi Ketupat, Operasi Candi, Operasi Lilin, Operasi Zebra, Operasi Simpatik. Operasi ini dilakukan guna mengurangi pelanggaran lalu lintas, mengurangi angka kecelakaan, menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Keberadaan kereta kelinci pada dasarnya melanggar Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor. Penerapan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan Raya terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kabupaten Bantul dibagi menjadi tiga bagian, yaitu pemilik kendaraan bermotor yang melakukan perubahan tipe menjadi kereta kelinci, pemilik bengkel dan Polantas Kabupaten Bantul. Namun sebagian besar pemilik kereta kelinci tidak mengetahui adanya kewajiban uji tipe ulang. Pemilik menganggap kelengkapan surat kendaraan dan surat pengemudi lebih penting ketika berada di ruang lalu lintas jalan.⁶⁶

Polantas Polres Bantul tidak menerapkan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya kepada pemilik kereta kelinci dan bengkel. Polantas menyadari bahwa mekanisme pengajuan tipe ulang yang dilakukan BPLJSKB secara terpusat. Permohonan uji tipe hanya dilakukan badan usaha berbadan hukum sesuai dengan Pasal 17 ayat (1), sehingga pemilik kereta kelinci sebagai individu gugur dengan sendirinya terhadap kewajiban uji tipe. Adanya kekosongan hukum terhadap kewajiban uji tipe secara individu, menyebabkan semua tindakan pemilik kereta kelinci yang melakukan perubahan tipe dapat dihukum. Pemilik bengkel kereta kelinci yang berbadan hukum, dapat melakukan kewajiban uji tipe ulang. Polantas meyakini kewajiban uji tipe ulang tidak bisa dijangkau oleh pemilik bengkel kereta kelinci.

Polantas Kabupaten Bantul tidak menutup mata ketika mengetahui keadaan seperti ini, sehingga menggunakan strategi *problem solving*

⁶⁶ Wawancara dengan bapak Muhammad Agung Kurniawan, S.SiT, kepala seksi manajemen dan rekayasa lalin dinas perhubungan kabupaten Bantul 12 januari 2017

policing.⁶⁷ Strategi tersebut melihat permasalahan yang terjadi di masyarakat dan mengontrol tindak pidananya. Pasal alternatif yang dimaksud adalah Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Pasal ini memiliki unsur yang sama dengan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya khususnya persyaratan teknis dan laik jalan. Polantas Kabupaten Bantul menerapkan Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya pada saat pengemudi atau pemilik kereta kelinci mengendarai kendaraan yang mengalami perubahan tipe. Sanksi yang dikenakan pada Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yaitu: “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Pada Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya disebutkan bahwa pengendara sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dapat dikenakan pidana kurungan atau

⁶⁷ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

denda. Pasal ini diterapkan ketika ada operasi penertiban kendaraan bermotor atau tertangkap tangan yang dilakukan oleh Polantas Polres Bantul.⁶⁸ Pemilik bengkel sepeda motor tidak dapat diterapkan sanksi pidana.

1. Tindakan Preventif

Tindakan preventif merupakan upaya pencegahan atau pengulangan tindak pidana. Polantas Polres Bantul memilih upaya preventif seperti surat himbauan, sosialisasi, dan anjang sana dalam mengatasi perubahan tipe kendaraan bermotor.⁶⁹ Tindakan preventif yang dilakukan oleh Polantas Polres Bantul bersifat pembinaan.⁷⁰ Pembinaan dilakukan kepada pemilik bengkel dan pemilik kereta kelinci.

Berikutnya upaya preventif yang dilakukan oleh Polantas Polres Bantul yaitu surat himbauan, penyuluhan, dan anjang sana. Surat himbauan ialah surat yang berisi ajakan yang persuasif diberikan kepada pemilik bengkel dan pemilik kereta kelinci. Surat yang diberikan kepada pemilik bengkel berisi 2 himbauan yaitu untuk tidak menjual suku cadang yang tidak sesuai dengan standar keamanan dan memberikan edukasi kepada pelanggan bahaya perubahan tipe kendaraan bermotor. Surat himbauan yang diberikan kepada pemilik kereta kelinci untuk tidak melakukan perubahan tipe kendaraannya.

⁶⁸ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

⁶⁹ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

⁷⁰ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

Penyuluhan ialah berbentuk pertemuan dengan pemilik bengkel dan pemilik kereta kelinci. Maksud dan tujuan penyuluhan hampir sama dengan surat himbaun, akan tetapi ada dialognya. Acara penyuluhan lebih menarik, karena interaktif dengan peserta mengenai perubahan tipe. Khusus untuk kereta kelinci diharapkan tidak mengendarai di kawasan tertib lalu lintas ataupun jalan protokol.⁷¹

Anjang sana merupakan kegiatan Polantas Polres Bantul mengunjungi pemilik bengkel dan pemilik kereta kelinci. Kegiatan ini untuk menjembatani kepada pemilik bengkel dan pemilik kereta kelinci yang tidak menghadiri kegiatan sosialisasi karena kesibukan. Bentuk anjang sana ada dua yaitu direncanakan dan tidak direncanakan.⁷² Anjang sana yang direncanakan dilakukan secara terjadwal dan terstruktur, sedangkan anjang sana tidak direncanakan dilakukan ketika patroli.

2. Tindakan Represif

Tindakan represif yang dilakukan oleh Polantas Polres Bantul dibedakan menjadi dua yaitu perlakuan dan penghukuman.⁷³ Bentuk perlakuan berupa peringatan dan penyitaan, sedangkan penghukuman berupa tilang. Tilang yang diberikan Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, sesuai dasar pertimbangan Polantas Polres Bantul. Bentuk perlakuan dan

⁷¹ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

⁷² Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

⁷³ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

penghukuman yang diberikan kepada pemilik kereta kelinci diawali dengan operasi penertiban atau tertangkap tangan. Operasi penertiban yang dilakukan Polantas Polres Bantul dibedakan menjadi dua yaitu diselenggarakan oleh Kepolisian atau diselenggarakan secara gabungan dengan Dinas Perhubungan, Jasa Raharja, dan Satuan Pamong Praja yang dilakukan 3 bulan sekali.⁷⁴

Polantas akan memberikan himbauan berbentuk peringatan sebanyak 3 kali kepada pengemudi dan pemilik kendaraan yang mengalami perubahan tipe menjadi kereta kelinci, apabila tidak menghiraukan akan diadakan penyitaan. Kereta kelinci akan disimpan di Unit Tilang dan pengemudi diberi pembinaan. Hal ini diutamakan kepada perubahan tipe becak motor dan kereta kelinci (odong-odong). Sedangkan untuk perubahan tipe sepeda motor seperti trail, sepeda motor ceper, sepeda motor bertuas ban belakang panjang, sepeda motor dengan roda lebih dari tiga dan sepeda motor yang mengganti mesinnya diberikan tilang kepada pengendaranya. Kesalahan yang dilakukan becak motor dan kereta kelinci odong terkadang masih ditoleransi, alasan humanis yang diberikan oleh pihak Polantas.

Berdasarkan hasil penelitian mengenai penegakan hukum terhadap Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada kereta kelinci di wilayah, pada dasarnya semua jenis kereta

⁷⁴ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

kelinci (odong-odong) itu dilarang untuk beroperasi di Kabupaten Bantul baik yang menggunakan mesin kendaraan bermotor maupun yang menggunakan mesin parut dan lain sebagainya sebab kendaraan tersebut telah melanggar Undang-Undang jadi pihak Kepolisian hanya menjalankan amanat Undang-Undang saja.

Kereta kelinci juga dapat memperbesar angka kecelakaan karena kereta kelinci tidak dilengkapi alat bantu keamanan seperti yang telah dirinci dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selain itu kendaraan bermotor yang digunakan juga didominasi oleh kendaraan bermotor bekas yang sudah tidak layak pakai dan tidak layak uji.

Selain mengakibatkan kecelakaan, kereta kelinci juga dapat menyebabkan kemacetan di Jalan Raya sebab kecepatan kereta kelinci yang rendah namun dengan dimensi yang besar tentu tidak relevan jika dipergunakan di Jalanan Protokol di Bantul. Hal-hal tersebut tidak diperhatikan oleh masyarakat, sebab mereka beranggapan bahwa kereta kelinci itu lebih cepat dibandingkan naik sepeda atau nyaman untuk jalan-jalan secara rombongan dan mereka tidak memperhatikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan bagi diri mereka sendiri. Walaupun demikian, karena ini adalah amanat Undang-Undang maka akan tetap untuk dilakukan penegakan hukum oleh polisi.⁷⁵

⁷⁵ Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 Januari 2017

Beberapa pengendara mobil maupun sepeda motor yang beroperasi di Bantul juga merasakan keresahan ketika banyak kereta kelinci yang beroperasi di Jalan Raya sebab rata-rata kereta kelinci yang beroperasi di Bantul itu menggunakan mesin yang sudah tua dan tidak layak pakai dan tentunya itu akan memperlambat pengendara lain untuk sampai pada tempat tujuan sebab lebar dan panjang kereta kelinci dengan kecepatannya itu tidak sesuai, apalagi barang yang dimuat oleh kereta kelinci itu melebihi kapasitasnya dan tentu dapat mengganggu pandangan pengendara lain yang beroperasi di Jalan Raya. Perlengkapan kereta kelinci juga tidak semua dipenuhi, sabuk pengaman dan kendaraan bersifat terbuka, tentunya itu akan berakibat fatal jika terjadi kecelakaan.

C. Faktor Yang Berperan Dalam Penegakan Hukum Dari Pengaturan

Kereta Kelinci Di Kabupaten Bantul

Di samping kaedah hukum, masih dapat dijumpai kaidah-kaidah sosial lainnya yang mempunyai fungsi untuk melindungi kepentingan masyarakat, misalnya kaidah agama, kaidah susila dan kaidah sopan santun atau adat. Pada dasarnya semua kaidah tersebut dilengkapi dengan sanksi, dimana sanksi ini diterapkan apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh warga masyarakat. Sanksi ini dapat bersifat heteronom atau sanksi yang dipaksakan di luar diri manusia ataupun secara otonom yang berasal dari manusia itu sendiri.

Fungsi sanksi di samping untuk menjaga kepatuhan masyarakat terhadap kaidah sosial yang ada, juga yang sangat penting ialah untuk melindungi warga masyarakat. Sanksi harus diterapkan secara proporsional antara kesalahan yang dilakukan oleh anggota masyarakat dengan hukuman yang dijatuhkan. Apabila sanksi dijatuhkan terlalu ringan, maka masyarakat akan melecehkan norma-norma tersebut, namun apabila sanksi yang dijatuhkan berat, membuat masyarakat merasa takut dalam melaksanakan aktivitasnya, karena ada suatu kekhawatiran apabila dalam melakukan suatu perbuatan hukum dan melakukan suatu kesalahan, maka hukumannya akan berat.

Menurut Sarjono Soekanto proses kepatutan yang terjadi dalam masyarakat dapat digolongkan menjadi 3 (tiga), yaitu:⁷⁶

1. *Compliance*, merupakan suatu kepatutan yang didasarkan pada suatu harapan akan imbalan dan usaha untuk menghindari diri dari hukuman yang dijatuhkan. Jadi dasar dari kepatutan ini ialah ada tidaknya pengawasan yang dilakukan oleh pemegang kekuasaan, bukan didasarkan pada suatu keyakinan akan tujuan hukum yang ada. Konsekuensinya ialah bila pengawasan yang ketat dari pemegang kekuasaan, masyarakat akan patuh, tetapi apabila tidak ada atau lemahnya pengawasan, masyarakat cenderung untuk melanggar.
2. *Indentivication*, terjadi apabila masyarakat masih menjaga keanggotaan dalam kelompoknya, disamping itu juga adanya

⁷⁶ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatutan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 226.

hubungan yang baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah hukum tersebut. Kepatutan masyarakat terhadap hukum tergantung dari hubungan mereka, apakah hubungan tersebut menguntungkan atau tidak. Untuk mengurangi kekecewaan akibat perlakuan penegak hukum terhadap seseorang, maka dia berupaya untuk mengatasi objek dan mengadakan identifikasi.

3. *Internalization*, kepatutan terhadap kaidah hukum didasarkan pada nilai materiil dari peraturan tersebut, yang mana kepatutan tersebut akan mendapat imbalan. Ini terjadi apabila sejak awal isi kaidah hukum tadi sesuai dengan kepentingannya atau sejak awal masyarakat menyesuaikan diri dengan nilai-nilai yang terdapat dalam kaidah tersebut.

Kekuatan dari proses ini adalah adanya kepercayaan masyarakat terhadap tujuan dari kaidah tersebut, terlepas dari perasaan atau nilai-nilainya terhadap kelompok atau pemegang kekuasaan ataupun pengawasannya.⁷⁷

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa nilai kepatutan dianut oleh masyarakat masih berdasarkan pada kepentingan pribadi maupun pengawasan dari pemegang kekuasaan. Kekuatan di luar diri manusia memegang peranan yang penting. Masalah yang muncul kemudian adalah sejauh mana menyadarkan masyarakat terhadap suatu kaidah hukum sehingga hal yang demikian itu bisa menjadi suatu kepribadian. Masyarakat menyadari

⁷⁷*Ibid.*, hlm. 231.

bahwa hukum yang berlaku itu benar-benar untuk melindungi dirinya disamping juga mengatur ketertiban dan keamanan serta ketentraman hidup.

Kesadaran diri atau proses internalisasi perlu untuk ditumbuh suburkan dalam masyarakat, sehingga mereka menyadari keberadaan dirinya yang tidak bisa dilepaskan dari orang lain, dengan demikian mereka tidak akan melakukan suatu yang merugikan kepentingan orang lain. Dalam hal ini Soedikno Mertokusumo mengemukakan bahwa kesadaran hukum dapat diartikan sebagai kesadaran tentang apa yang seyogyanya tidak bisa kita lakukan/perbuat terhadap orang lain.⁷⁸

Kesadaran hukum adalah keyakinan yang menjadi landasan dari pada praktek pelaksanaan umum dan wujudnya hukum tersebut sebagai nilai yang mengendap dalam sanubari manusia. Kesadaran hukum merupakan suatu proses psikis yang terdapat dalam diri manusia yang mungkin timbul. Akan tetapi tentang asas kesadaran hukum terdapat pada setiap manusia, oleh karena setiap manusia mempunyai rasa keadilan. Kesadaran hukum merupakan kesadaran yang ada dalam diri manusia, kesadaran yang *inhereni* dalam kepribadian manusia untuk dapat menselaraskan kehidupan di dunia sehingga terjadi keamanan dan ketentraman hidup.

Ada 4 (empat) hal yang mempengaruhi kesadaran hukum suatu masyarakat, yaitu:

1. Pengetahuan tentang peraturan hukum.
2. Pengetahuan tentang isi peraturan hukum.

⁷⁸ Soedikno Mertokusumo, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*, Yogyakarta: Liberty, 1981, hlm. 8.

2. Sikap terhadap peraturan hukum, dan
3. Pola-pola dari kelakuan hukum.

Kesadaran hukum pada umumnya tidak sama dengan kesalahan lalu lintas, karena kesadaran untuk mentaati peraturan lalu lintas hanya merupakan bagian dari hukum yang mengatur kepentingan manusia. Kesadaran untuk mentaati peraturan lalu lintas merupakan indikator dari kepatuhan, namun yang penting adalah sikap terhadap peraturan lalu lintas dan pola-pola dari kelakuan.

Selain hal tersebut ada 5 (lima) faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, yaitu:⁷⁹

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

Sehubungan dengan hal tersebut, pelanggaran lalu lintas dapat ditekan serendah mungkin. Hal ini dapat terjadi apabila para pemakai jalan terutama para pengemudi mau mentaati peraturan lalu lintas, seperti mematuhi atau mentaati rambu-rambu jalan ataupun memenuhi persyaratan perlengkapan yang telah ditentukan. Pelanggaran lalu lintas yang terjadi selama ini menunjukkan tanda-tanda bahwa pengemudi kurang memperhatikan kepentingan orang lain, tetapi hanya kepentingan diri sendiri atau dapat juga

⁷⁹ Soerjono Seokanto, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta:Rajawali Press, 1983, hlm. 4-5.

dikatakan masih rendahnya disiplin diri sehingga peraturan yang ada dianggap kurang berarti.

Untuk mengatasi hal ini maka kepolisian dalam bidang lalu lintas mengambil suatu tindakan operasi di jalan raya, yang pada dasarnya dimaksudkan untuk menegakkan rasa disiplin, sopan santun serta kesadaran dalam berlalu lintas yang mempunyai tujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran di jalan raya. Dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia sebagai bagian dari masyarakat harus memperhatikan dan menghormati kepentingan dari anggota masyarakat lainnya. Apabila hal ini bisa diwujudkan maka akan membawa kebahagiaan dan ketentraman dalam hidup, namun apabila tidak, bisa saja atau bahkan sampai pertunpahan darah. Diharapkan dalam memenuhi kebutuhan atau melaksanakan hak-haknya, anggota masyarakat tidak berbuat semaunya sehingga merugikan pihak lain.

Kesadaran untuk menyeimbangkan antara pelaksanaan suatu kewajiban dan dalam memenuhi hak-haknya, akan menumbuhkan suatu keadaan bagaimana harusnya dia bersikap. Apa yang tidak boleh dilakukan dan apa yang boleh dilakukan apalagi bila berhubungan dengan pihak lain. Apabila manusia mempunyai kesadaran yang demikian ini, maka perasaan toleransi akan tumbuh, sehingga dia tidak akan pernah merugikan hak-hak orang lain. Hal ini akan menumbuhkan perasaan sopan santun serta memiliki kekuatan norma-norma hukum yang ada.

Untuk menumbuhkan kesadaran tersebut membutuhkan waktu yang panjang yang tidak mungkin terjadi seketika. Untuk itu perlu adanya suatu

pembinaan yang dilakukan terutama untuk pembinaan sopan santun lalu lintas, kepatuhan serta ketaatan masyarakat pemakai jalan. Pembinaan ini dilakukan baik dengan melakukan pendekatan preventif maupun kuratif. Pendekatan preventif merupakan upaya pencegahan yang dilakukan oleh pihak kepolisian agar masyarakat tidak melanggar peraturan lalu lintas dengan menumbuhkan kesadaran bagaimana seseorang itu harus berbuat, bersikap dan berperilaku di jalan raya.

Upaya pembinaan yang dilakukan secara preventif dilakukan melalui bidang pendidikan, dengan menggunakan pendekatan *traffic education*, yaitu suatu upaya untuk mengatasi masalah kesadaran hukum yang berhubungan dengan masalah kelalu-lintasan melalui pendidikan lalu lintas. Metode yang digunakan antara lain:⁸⁰

1. Ceramah
2. Diskusi.
3. Memasukkan pelajaran lalu lintas dalam kurikulum di sekolah.
4. Memasukkan rangkaian tulisan mengenai lalu lintas melalui media komunikasi massa, baik itu radio, televisi maupun surat kabar.
5. Menyelenggarakan kursus mengemudi dengan memasukkan pelajaran tata tertib serta sopan santun lalu lintas.

⁸⁰ Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia, *Kapita Selekta Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas, Bahan Ajaran, Fungsi Lalu Lintas*, Direktorat Lalu Lintas, Jakarta, 2000, hlm. 53.

Menurut Soedikno Mertokusumo, untuk meningkatkan dan membina kesadaran hukum masyarakat melalui pendidikan, dibagi menjadi 2 (dua) yaitu:

1. Pendidikan formal yaitu dengan memberikan pendidikan di sekolah dari taman kanak-kanak sampai perguruan tinggi.
2. Pendidikan non formal yaitu dengan memberikan pengarahan pada masyarakat luas.

Untuk memberikan penyuluhan dan penerangan pada masyarakat, dapat menggunakan segala sarana yang ada baik melalui media massa, maupun memberikan penerangan kepada masyarakat secara langsung, misalnya; di pasar-pasar, terminal, jalan dan tempat-tempat yang memungkinkan lainnya. Penyuluhan dapat juga dilakukan terhadap masyarakat tertentu, seperti karang taruna, perkumpulan pengemudi, para pedagang dan lain-lain.

Pembinaan secara kuratif diterapkan oleh pihak kepolisian kepada para pelanggar lalu lintas dengan mengenakan sanksi. Pada dasarnya sanksi merupakan suatu ancaman pidana dan mempunyai fungsi agar norma yang sudah ditetapkan itu ditaati dan atau sebagai akibat hukum atas pelanggaran terhadap norma yang ada. Sanksi-sanksi tersebut apabila dapat dilaksanakan secara efektif, dapat meningkatkan kesadaran masyarakat untuk tidak melakukan pelanggaran. Sanksi pada hakekatnya bertujuan untuk memulihkan keseimbangan tatanan masyarakat yang telah terganggu oleh pelanggar kaidah, dalam keadan semula.

Sanksi yang dijatuhkan pada seseorang tidak identik dengan penjara atau denda, karena masih ada bentuk sanksi yang lain misalnya, celaan, umpatan, cemoohan, peringatan, teguran dan lain-lain. Perbedaan sanksi yang demikian ini disamping didasarkan pada berat ringannya kesalahan yang telah dilakukan, juga tergantung kaidah mana yang berlaku di masyarakat dan dalam kondisi yang bagaimana seseorang melakukan suatu pelanggaran.

Sanksi yang dijatuhkan pada pelanggar lalu lintas tidak selalu berupa tilang, tetapi dapat juga berupa peringatan maupun teguran. Hal ini tergantung dari tujuan suatu operasi, apabila tujuan operasi ini untuk mensosialisasikan suatu peraturan yang masih baru, maka sanksi yang dijatuhkan biasanya berupa teguran atau peringatan. Hal ini dimaksudkan agar masyarakat luas mengerti adanya suatu peraturan yang sedang atau akan diberlakukan, sehingga tidak menimbulkan gejolak di masyarakat. Apabila tujuan suatu operasi untuk mendisiplinkan para pemakai jalan, maka sanksi yang diberikan oleh penegak hukum lalu lintas berupa tilang.

Penegakan hukum Pasal 285 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengenai larangan mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada kereta kelinci terdapat beberapa hambatan yang dihadapi oleh pihak kepolisian. Sesuai dengan pendapat Soerjono Soekantofaktor-faktor yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum yaitu meliputi faktor hukumnya sendiri,

faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan.⁸¹

Kelima faktor diatas, penulis menemukan bahwa hanya ada tiga (3) faktor yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada kereta kelinci. Pertama yaitu faktor penegak hukumnya. Pihak kepolisian seharusnya dengan tegas menindak semua pengemudi dan pemilik kereta kelinci walaupun memiliki surat-surat dan SIM yang lengkap, sebab kendaraan tersebut dianggap tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Hambatan lain yang dihadapi oleh pihak kepolisian adalah faktor sarana atau fasilitas yakni dalam hal penyitaan kendaraan dimana pihak Kepolisian tidak dapat mengamankan kereta kelinci dengan jumlah yang banyak karena fasilitas yang digunakan untuk mengangkut kereta kelinci tidak memadai banyaknya kereta kelinci yang ada di Bantul. Hal tersebut sesuai dengan yang diungkapkan oleh Bapak Iptu Darsan dimana Pihak Kepolisian kesulitan saat melakukan penyitaan terhadap kereta kelinci karena kendaraan yang dimiliki oleh Polisi tidak dapat mengangkut kereta kelinci yang beroperasi di Bantul.

Faktor terakhir yang ditemukan oleh penulis adalah faktor masyarakat dimana rendahnya kesadaran masyarakat terhadap berlakunya UU LLAJ akan menghambat penegakkan hukum yang dilakukan oleh Polisi, selain itu masyarakat juga kurang mengerti akibat yang akan diterima apabila mereka

⁸¹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: PT. RajaGrafindo, 1983, hlm.8.

masih saja mengoperasikan kereta kelinci serta masyarakat juga merasa diuntungkan dengan hadirnya kereta kelinci, sehingga minim masyarakat yang melaporkan kepada Polisi terkait adanya permasalahan tersebut.

Pengendara kereta kelinci juga banyak yang tidak faham terkait adanya larangan terhadap kereta kelinci, sebab rata-rata mereka mengetahui hal tersebut setelah Polisi melakukan razia terhadap kereta kelinci, ditambah lagi para pengendara kereta kelinci menganggap jika memiliki surat kendaraan dan SIM yang lengkap dapat dengan leluasa menggunakan kereta kelinci. Tentu ini sangat menghambat proses penegakan hukum yang dilakukan oleh Polisi dalam menertibkan kereta kelinci. Masyarakat juga kurang menyadari dampak buruk penggunaan kereta kelinci, dimana kita ketahui sendiri kendaraan tersebut tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan akan tetapi dengan tenang para penumpang lebih memilih kereta kelinci dari pada keselamatannya.

Polantas menyadari bahwa tugasnya tidak hanya menindak pelanggaran perubahan tipe kendaraan bermotor, akan tetapi masih ada tugas lain seperti kecelakaan lalu lintas, pengaturan lalu lintas, identifikasi kendaraan bermotor, dan lain-lain. Sumber daya manusia yang kurang dimaksud adalah kemampuan unit Turjawali dalam menemukan atau menindak pelanggar perubahan tipe kendaraan bermotor. Kurangnya SDM Polantas Kabupaten Bantul dalam memeriksa fisik kendaraan, mengakibatkan penegakan hukum perubahan tipe kendaraan bermotor belum optimal.

Anggota Unit Turjawali hanya mengutamakan kelengkapan surat kendaraan bermotor dan SIM.

Polantas Kabupaten Bantul mengetahui bahwa tentang kewajiban uji tipe ulang berlaku untuk badan usaha berbadan hukum, sehingga kewajiban uji tipe ulang secara individu tidak bisa dilaksanakan.⁸²Pemilik kereta kelinci yang melakukan perubahan dapat dipastikan dapat diberikan sanksi pidana. Kekosongan hukum mengakibatkan Polantas tidak bisa memberikan hukuman sesuai dengan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Rumitnya mekanisme kewajiban uji tipe ulang di BPLJSKB, menyebabkan tidak adanya pemilik bengkel melakukan uji tipe. Pemilik bengkel membutuhkan waktu yang lama untuk memperoleh sertifikat uji tipe yang siap didaftarkan ke Unit Regident Polantas Polres Bantul. Selain itu, biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan uji tipe ulang ditanggung oleh pemohon.

Upaya mengatasi Kendala yang dihadapi Polantas Polres Bantul dalam Penerapan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya:

1. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia kurang dengan cara pelatihan anggota Unit Turjawali, dan operasi penertiban bersama. Pelatihan dilakukan untuk memperdalam mengenai fisik kendaraan bermotor. Operasi

⁸² Wawancara dengan Iptu Darsan Hadi Kabag Satlantas Polres Bantul, pada tanggal 16 januari 2017

penertiban dilakukan secara bersama-sama dalam seluruh unit Polantas Kabupaten Bantul.

2. Tidak Adanya Peraturan Penjelas tentang Kewajiban Uji Tipe Ulang Individu

Tidak adanya peraturan penjelas tentang kewajiban uji tipe ulang individu dengan cara koordinasi dengan Polda DIY Laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat. Koordinasi dengan Polda DIY untuk melaporkan tidak adanya peraturan penjelas dalam kewajiban uji tipe ulang, akan tetapi jika tidak dilaksanakan dapat dikenakan sanksi pidana Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

3. Rumitnya Mekanisme Kewajiban Uji Tipe Ulang

Rumitnya mekanisme kewajiban uji tipe ulang dengan cara koordinasi dengan Polda DIY dan Laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat. Fungsi laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat untuk meminta penyerderhaan kewajiban uji tipe ulang dan dibuatkan BPLJSKB khusus kendaraan modifikasi di setiap provinsi.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dalam pembahasan, maka penulis dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Kereta kelinci pada dasarnya merupakan bentuk dari modifikasi kendaraan yang menyalahi peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Hal ini berdasarkan perubahan bentuk, penggunaan, dan segi keselamatan atau keamanan kendaraan di jalan, khususnya di Bantul tidak sesuai dengan indikator yang diberikan oleh aturan perundang-undangan.
2. Penegakan hukum terhadap pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul dilakukan secara preventif dan represif sesuai dengan aturan hukum yang berlaku. Maksud dari penegakan hukum tersebut selain menjalankan perintah peraturan perundang-undangan, namun terlebih untuk melindungi khlayak secara luas dalam berkendara di Bantul. Upaya preventif dilakukan dengan jalan program edukasi atau pun penyuluhan hukum ke masyarakat maupun dengan penindakan secara simpatik berupa teguran kepada pelaku pelanggaran tentang kereta kelinci baik terhadap pengemudi maupun pemilik angkutan. Upaya represif dilakukan dengan menindak secara tegas berupa penertiban atau operasi kendaraan bermotor khususnya kereta kelinci dan memberikan surat tilang.

3. Faktor yang berperan dalam penegakan hukum dari pengaturan kereta kelinci di Kabupaten Bantul antara lain, sarana atau fasilitas yakni dalam hal penyitaan kendaraan dimana pihak Kepolisian tidak dapat mengamankan kereta kelinci dengan jumlah yang banyak karena fasilitas yang digunakan untuk mengangkut kereta kelinci tidak memadai banyaknya kereta kelinci yang ada di Bantul, rendahnya kesadaran masyarakat terhadap berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya akan menghambat penegakkan hukum yang dilakukan oleh Polisi, serta pengendara kereta kelinci juga banyak yang tidak faham terkait adanya larangan terhadap kereta kelinci, sebab rata-rata mereka mengetahui hal tersebut setelah Polisi melakukan razia terhadap kereta kelinci.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Diperlukan regulasi dari pemerintah khususnya Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam mengatur keberadaan kereta kelinci yang berdasarkan peraturan yang lebih tinggi. Sebagai aturan yang mencerminkan kebutuhan lokal khususnya bagi pelaku usaha maupun pengguna, dikarenakan tidak dipungkiri kereta kelinci telah digunakan masyarakat dan bagi pelaku usaha sebagai mata pencaharian.
2. Sebelum ada regulasi yang jelas dan tegas mengenai kereta kelinci, sebaiknya dilakukan pelarangan kereta kelinci beroperasi di Bantul.
3. Alokasi penggunaan kereta kelinci menjadi pendukung pariwisata di Bantul, agar tidak memutus mata pencaharian bagi pelaku usaha kereta kelinci. Namun, harus dikaji dan diawasi oleh instansi yang berwenang dan berkompeten dalam penanganan kendaraan laik di jalan.
4. Dilakukan sosialisasi peningkatan kesadaran terhadap keselamatan dalam berkendara pada masyarakat di Bantul, termasuk sosialisasi bentuk kendaraan yang sesuai standar keamanan dan keselamatan termasuk kereta kelinci.

DAFTAR PUSTAKA

- Abd. Rasyid Salim, *Meraih Jalan Petunjuk Syarah Bulughul Maram (Hidayatul anam Bisyarhi Bulughul Maram min Adillati al Ahkam)*, penerjemah Bahrun Abubakar Ihsan, Nuansa Aulia, Bandung, 2007.
- Abdul Wahab Khallaf, *Ilmu Ushul al-Fiqh*, (Jakarta: Al-Majlis al-A'la al-Indonesia 1972).
- Ahmad Hanafi, *Asas-asas Hukum Pidana Islam*, Bulan Bintang, Jakarta, 1967.
- Amir Syarifuddin, *Garis-garis Besar Fiqh*, Prenada Media, Jakarta, 2003.
- Anton Tabah, *Patroli Polisi*, Bina Cipta, Jakarta, 1992.
- Asy-Syarif Ali bin Muhammad al-Jurjani, *Kitab at-Ta'rifat*, Beirut, Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1988.
- Bagir Manan Dan Kuntana Magnar, *Beberapa Masalah Hukum Tata Negara Indonesia*, Alumni, Bandung, 1993.
- Edi Suroso, *Membangun Citra Polisi Dalam Penanggulangan Tindak Pidana Pelanggaran Lalu - Lintas*, Semarang, Artikel Harian Suara Merdeka 03 Juli 2008.
- Heru Susetyo, *Penegakan Hukum Yang Menciptakan Keadilan*, Harian Sindo, 2008.
- Lili Rasjidi, *Fungsi Hukum Dalam Pembangunan Nasional Indonesia*, Jurnal Hukum Volume 1, Padjajaran Review, Bandung, 2005.
- Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia Direktorat Lalu Lintas, *Kapita Selekta Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas, Fungsi Lalu Lintas*, Jakarta, 2002.
- Muhammad Abu Zahrah, *'Ilm...*, h. 301; Abd al-Wahhab al-Khallaf, *'Ilm Ushul al-Fiqh*, Kuwait, Dar al-Qalam, 1978.
- Muhammad Mushtafa al-Maraghi, *Tafsir al-Maraghi*, Kairo, t.p., t.t..

- Muhammad Salam Madzkur, *al-Ijtihad fi at-Tasyri' al-Islami*, Beirut, Dar an-Nahdhah al-'Arabiyah, 1984, hkm. 42-49; Muhammad Ma'ruf ad-Dawalibi, *al-Madkhal ila 'Ilm Ushul al-Fiqh*, Damaskus, Dar al-Kutub al-Jadidah, 1965.
- Natasya Yunita Sugiastuti, *Tradisi Hukum Cina: Negara Dan Masyarakat* (Studi mengenai peristiwa-peristiwa Hukum Di Pulau Jawa Zaman Kolonial 1870-1942).
- Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih*, Bandung, Pustaka Setia, 1999.
- Rais Ahmad, *Peran Manusia Dalam Penegakan Hukum*, Pustaka Antara, Jakarta, 1966.
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakhti, 2006.
- Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah jilid 3*, diterjemahkan oleh Nur Hasanuddin, Pena Pundi Aksara, Jakarta, 2006.
- Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1983.
- Soerjono Soekanto, *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Rajawali, Jakarta, 1997.
- Stewart Macaulay, Lawrence M. Friedman, John Stookey, "Legal Culture: Description of Whole Legal Sistem, dalam Stewart Macaulay, Lawrence M. Friedman, John Stookey, *Law & Society: Reading on the Social Study of Law*, W.W. Norton & Company, New York, 1995.
- Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung, Alumni, 1986.
- Sudikno Mertokusumo, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Yogyakarta: Liberty, 2015.
- Syamsul Anwar, "Teori Konformitas dalam Metode Penemuan Hukum Islam al-Gazzali" dalam M. Amin Abdullah dkk., *Antologi Studi Islam : Teori dan Metodologi* Yogyakarta, IAIN Sunan Kalijaga, 2000.
- Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah, *Politik Hukum Pidana, Kajian Kebijakan Kriminalisasi dan Dekriminalisasi*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2005.

Topo Santoso, *Menggagas Hukum Pidana Islam: Penegakan Syari'at dalam wacana dan agenda*, Asy Syaamil Press dan Grafika, Jakarta, 2001.

Van Apeldron, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Pramita, Jakarta, 1981.

Zainuddin Ali, *Hukum Pidana Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Di Jalan

Data Elektronik

<http://m.tribunnews.com/regional/2014/11/29/kereta-kelinci-mengangkut-anak-anak-tk-terjaring-razia. Pukul 16.00>