

**UPAYA PENANGGULANGAN PELANGGARAN LALU
LINTAS OLEH PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM YANG
MENURUNKAN PENUMPANG BUKAN DI TEMPAT
PEMBERHENTIAN
(Studi Kasus Kota Makassar Tahun 2020-2022)**



**MUHAMMAD ALIEF REWA
B011181531**



**PROGRAM STUDI SARJANA ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

SKRIPSI

**UPAYA PENANGGULANGAN PELANGGARAN LALU
LINTAS OLEH PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM YANG
MENURUNKAN PENUMPANG BUKAN DI TEMPAT
PEMBERHENTIAN
(Studi Kasus Kota Makassar Tahun 2020-2022)**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMMAD ALIEF REWA

B011181531



**PEMINATAN HUKUM PIDANA
DEPARTEMEN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2024

HALAMAN JUDUL

**UPAYA PENANGGULANGAN PELANGGARAN LALU
LINTAS OLEH PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM YANG
MENURUNKAN PENUMPANG BUKAN DI TEMPAT
PEMBERHENTIAN
(Studi Kasus Kota Makassar Tahun 2020-2022)**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MUHAMMAD ALIEF REWA

B011181531

SKRIPSI

**Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana
pada Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum**

PEMINATAN HUKUM PIDANA

DEPARTEMEN HUKUM PIDANA

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2024

PENGESAHAN SKRIPSI

UPAYA PENANGGULANGAN PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH
PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM YANG MENURUNKAN PENUMPANG
BUKAN DI TEMPAT PEMBERHENTIAN
(STUDI KASUS KOTA MAKASSAR TAHUN 2020-2022)

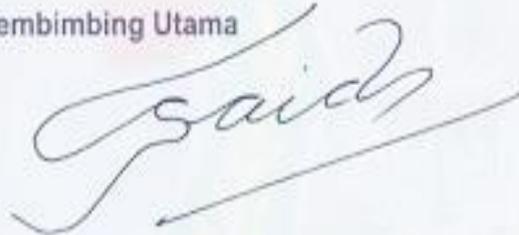
Disusun dan diajukan oleh:

MUHAMMAD ALIEF REWA
B011181531

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Keperdataan Program
Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada hari Senin, tanggal 29 Januari 2024
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H., M.H., M.Si., CLA
NIP. 196207111987031001

Pembimbing Pendamping



Dr. Audyna Mayasari Muin, S.H., M.H., CLA
NIP. 198809272015042001



Kota Program Studi Sarjana Ilmu Hukum

Dr. Muhammad Ilham Arisaputra S.H., M.Kn.
NIP. 198408182010121005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Muhammad Alief Rewa

Nomor Pokok : B011181531

Departemen : Hukum Pidana

Judul : Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Bukan Di Tempat Pemberhentian (Studi Kasus Kota Makassar Tahun 2020-2022)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Makassar, 16 November 2023

Pembimbing Utama



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H., M.H., M.Si., CLA.
NIP. 196207111987031001

Pembimbing Pendamping



Dr. Audyna Mayasari Muin, S.H., M.H., CLA.
NIP. 198809272015042001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : MUHAMMAD ALIEF REWA
N I M : B011181531
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Selain di Tempat Pemberhentian

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Januari 2024



Dr. Hamzah Halim, SH., M.H., M.A.P.
NIP. 19730231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : M Alief Rewa
NIM : B011181531
Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penulis Skripsi yang berjudul **UPAYA PENANGGULANGAN PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM YANG MENURUNKAN PENUMPANG BUKAN DI TEMPAT PEMBERHENTIAN (Studi Kasus Kota Makassar Tahun 2020-2022)** adalah benar-benar karya saya sendiri. Hal yang bukan merupakan karya saya dalam penulisan Skripsi ini diberi tanda *citasi* dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia No. 17 Tahun 2010 dan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 23 Desember 2023

Yang membuat pernyataan,



Muhammad Alief Rewa

NIM. B011181531

ABSTRAK

MUHAMMAD ALIEF REWA (B011181531) dengan judul ***Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Selain Di Tempat Pemberhentian.*** Di bawah bimbingan **H.M Said Karim** sebagai Pembimbing Utama dan **Audyna Mayasari Muin** sebagai Pembimbing Pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab pengemudi angkutan umum melakukan pelanggaran lalu lintas seperti menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pengemudi angkutan umum yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris. Sumber data yang dibutuhkan yakni data primer berupa wawancara serta data sekunder berupa Bahan-bahan hukum. Teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain wawancara dan studi kepustakaan. Metode analisis menggunakan metode deskriptif-kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (1) Faktor yang menyebabkan pengemudi angkutan umum menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian di Kota Makassar disebabkan oleh 3 faktor utama yakni tingginya persaingan dalam mendapatkan penumpang, sarana dan prasarana, dan sudah tidak ada wadah organisasi yang menaungi angkutan umum (pete-pete) (2) Terdapat 2 upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian yakni upaya preventif dan upaya represif. Upaya preventif berupa sosialisasi pelanggaran lalu lintas dan penempatan beberapa personil di daerah-daerah rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Upaya represif berupa penindakan berupa penilangan dengan dijatuhi pidana denda.

Kata Kunci: Angkutan Umum; Pelanggaran Lalu Lintas; Penanggulangan

ABSTRACT

MUHAMMAD ALIEF REWA (B011181531) entitled *Efforts to Counter Traffic Violations by Public Transportation Drivers Who Disembark Passengers Other Than at a Stop*. Supervised by **H.M Said Karim** as the Main Supervisor and **Audyna Mayasari Muin** as the Companion Supervisor.

This study aims to find out to the factors that cause public transport drivers to commit traffic violations such as dropping off passengers other than at a stop and to find out the efforts that have been made by the police in resolving public transport drivers who commit traffic violations.

This study uses empirical legal research methods. The data sources needed are primary data in the form of interviews and secondary data in the form of legal materials. Data collection techniques used include interviews and literature studies. The analytical method uses a descriptive-qualitative method.

The results of this study indicate that (1) Factors that cause public transportation drivers to drop off passengers other than at stops in Makassar City are caused by 3 main factors, the high competition in getting passengers, facilities and Infrastructure, and there is no organization that houses pete-pete public transportation (2) There are 2 efforts made by police officers. These efforts consist of preventive efforts and repressive efforts. Preventive efforts in the form of socialization of traffic violations and placement of several personnel in areas prone to traffic violations. While repressive efforts in the form of action in the form of ticketing with criminal fines.

Keywords: Countermeasures; Public Transportation; Traffic Violations

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh Alhamdulillah Rabbal Alaamiin, tiada kata dan kalimat yang pantas penulis ucapkan selain puji syukur seraya bermunajat kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala limpahan Berkah, Kasih, dan RahmatNya dan nikmat yang tak henti-hentinya diberikan kepada hamba-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini yang berjudul "**Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Selain Di Tempat Pemberhentian**" yang merupakan syarat untuk mengerjakan tugas akhir dalam rangka menyelesaikan studi untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Shalawat serta salam tak lupa kita kirimkan dan haturkan kepada junjungan kita Rasulullah Nabi Muhammad Shallallahu Alahi Wasallam, sebagai panutan terbaik yang pernah ada di muka bumi ini, yang mengukir peradaban islam dari alam kegelapan menuju alam yang terang benderang. Tak lupa pula kita kirikmkan salam dan shalawat kepada keluarga beliau, istri-istri beliau serta orang-orang yang selalu istiqomah dijalannya hingga takdir Allah berlaku pada diri-diri mereka.

Skripsi ini yang disusun oleh penulis menggunakan bahasa yang sederhana diharapkan agar dapat bermanfaat bagi semua orang. Setiap kalimat yang tertuang dalam skripsi ini tak luput dari kekurangan serta kesalahan. Maka dari itu penulis dengan sangat menerima segala bentuk saran dan kritikan yang membangun demi kebaikan Skripsi ini kedepannya, dengan selesainya Skripsi ini tak terlepas dari segala doa, bimbingan, arahan, serta bantuan dari beberapa pihak.

Pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang terkasih, tersayang dan tercinta yang senantiasa memberikan doa, dukungan, serta bantuan baik secara langsung maupun tidak langsung selama penulis menyusun skripsi ini. Terutama kepada kedua orang tua penulis yaitu kepada bapak penulis, Ruslan Parewa yang tak pernah lelah selalu membimbing dan menyemangati, mengajarkan hal-hal yang baik, rela berkorban apapun demi mendukung cita-cita penulis, Insya Allah penulis akan jadi anak kebanggaan bapak, kepada mama Suhanah Lapong yang telah mendidik , membersarkan menyayangi, mendukung, dan mendoakan penulis, Insya Allah penulis akan jadi anak kebanggaan mama. Oleh itu, untuk kedua orang tua penulis, semoga selalu diberi umur

yang panjang, kesehatan dan rezeki yang melimpah, sehingga bisa menuntun anaknya menuju kesuksesan dan melangitkan doa-doa serta harapan-harapan yang baik untuk anaknya. Dan tak lupa pula istri tercinta dan tersayang Siti indah Permata Sari Natsir yang selalu menemani, memberikan kehangatan , kebahagiaan dan menjadi pendengar setia untuk setiap keluh kesah penulis serta memberi semangat dan motivasi untuk penulis hingga sampai pada tahap ini. Serta anak kesayangan penulis Shakila Insyirah Rewa yang selalu bikin penulis semangat dan termotivasi. Adapun kepada saudara-saudaraku tercinta, terkasih dan tersayang Jordi Pambudi, Alfin Nur, Afrizaldi yang mendukung penuh setiap langkah penulis meniti jalan panjang meraih cita-cita.

Ucapan banyak terima kasih dengan segala hormat penulis ingin sampaikan kepada dosen pembimbing utama, Prof. Dr. H. M. Said Karim S.H.,M.H.,M.SI.,CL.A dan Ibu Dr. Audyna Mayasari Muin, S.H.,M.H selaku dosen pembimbing pendamping atas bimbingan dan arahan serta saran, waktu yang telah diluangkan demi menyempurnakan penulisan skripsi penulis. Serta tidak lupa penulis sampaikan kepada para dosen penilai Prof. Dr. Muhadar S.H.,M.Si. dan Ibu Dr. Dara Indrawati S.H.,M.H. atas segala

saran, masukan dan ilmu yang membangun penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Skripsi ini tentunya tidak lepas dari bimbingan, masukan dan arahan dari berbagai pihak, oleh karena itu, pada kesempatan kali ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Rektor Universitas Hasanuddin, para Wakil Rektor dan beserta jajarannya
2. Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H., M.A.P, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, para Wakil Dekan dan beserta jajarannya;
3. Dr. Muhammad Ilham Arisaputra, S.H., M.Kn selaku Ketua Program Studi S1 Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan arahan, bimbingan, dan ilmu yang berharga yang sangat membantu pada perkembangan Penulis selama menempuh pendidikan.
4. Bapak dan ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah mendidik dan memberikan banyak ilmu kepada penulis selama menempuh Pendidikan di bangku kuliah.

5. Seluruh Staf akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang turut berkontribusi dan membantu penulis selama menjalani proses perkuliahan hingga proses penyusunan studi akhir penulis.
6. Seluruh teman-teman dan keluarga yang tak sempat penulis sebutkan satu persatu dan seluruh pihak yang telah berperan penting di dalam perjalanan Pendidikan penulis. Terima kasih atas doa dan dukungan yang diberikan kepada penulis.

Semoga segala kebaikan dan pertolongan semuanya mendapat berkah dari Allah SWT.

Makassar, 23 Desember 2023

Muhammad Alief Rewa

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	v
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Kegunaan Penelitian	7
E. Keaslian Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
A. Kejahatan	11
1. Pengertian Kejahatan.....	11
2. Jenis-Jenis Kejahatan.....	15
B. Pelanggaran Lalu Lintas.....	17
1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas.....	17
2. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	20

3. Faktor-Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas	27
C. Angkutan Umum.....	30
1. Pengertian Angkutan Umum.....	30
2. Ciri-Ciri Angkutan Umum	32
3. Rute Angkutan Umum.....	36
D. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kejahatan	37
E. Upaya Penanggulangan Kejahatan	45
BAB III METODE PENELITIAN	51
A. Lokasi Penelitian	51
B. Populasi dan Sampel	51
C. Jenis dan Sumber Data.....	52
D. Teknik Pengumpulan Data	52
E. Analisis Data.....	53
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	54
A. Faktor Yang Menyebabkan Pengemudi Angkutan Umum Menurunkan Penumpang Selain Di Tempat Pemberhentian Di Kota Makassar.....	54
1. Tingginya Persaingan dalam Mendapatkan Penumpang..	66
2. Sarana dan Prasarana	68
3. Sudah Tidak Ada Wadah Organisasi.....	71
B. Upaya Yang Dilakukan Oleh Aparat Kepolisian Dalam Menanggulangi Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Selain Di Tempat Pemberhentian Di Kota Makassar.....	74
1. Upaya Preventif.....	85
2. Upaya Represif	89
BAB V PENUTUP	94

A. Kesimpulan.....	94
B. Saran	95
DAFTAR PUSTAKA.....	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara yang dapat dikatakan sebagai negara padat penduduk. Dengan banyaknya penduduk yang ada di negara Indonesia ini, maka banyak juga jenis alat transportasi yang digunakan oleh penduduk Indonesia, seperti mobil pribadi, sepeda motor pribadi, ojek, bus dan fasilitas angkutan umum lainnya.

Angkutan umum merupakan suatu kegiatan memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat yang lain menggunakan sarana angkutan umum dengan membayarkan sejumlah biaya tertentu. Dalam hal perangkutan umum melibatkan beberapa pihak, yaitu operator sebagai penyedia pelayanan angkutan umum, masyarakat sebagai konsumen atau pengguna layanan jasa angkutan umum, dan pemerintah sebagai regulator atau pengatur dan penengah antara operator angkutan dan masyarakat.¹

Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang

¹ Widayanti, "*Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya*", *Jurnal Transparasi*, Vol.14, No. 1, 2014, hlm. 55.

seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.

Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan mobilitas, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya sangat lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi. Dimasa modern, aktivitas manusia sangat terbantu dengan adanya teknologi yang memudahkan pergerakan tiap inividu. Kendaraan umum sebagai alat transportasi dimasa modern dapat membantu aktivitas manusia yang memudahkan pergerakan, waktu lebih singkat, dan berpindah melakukan aktivitas manusia yang dinamis dan tidak bisa berdiam dalam waktu lama.

Alat transportasi umum merupakan suatu kebutuhan alternatif bagi masyarakat yang menunjang kehidupan dalam berbagai kegiatan. Namun alat transportasi umum yang kita jumpai saat ini sudah kurang layak untuk kita acungi jempol, dengan berbagai permasalahan dan pelanggaran-pelanggaran yang kita saksikan saat ini, menyebabkan berbagai permasalahan sosial. Salah satu permasalahan yang dihadapi di kota-kota besar di Indonesia adalah kemacetan dan ketidakteraturan lalu lintas, salah satunya ialah Kota Makassar.

Kota Makassar, merupakan ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, salah satu kota besar di Indonesia menghadapi masalah transportasi. Membaiknya tingkat ekonomi mempercepat bertambahnya kendaraan

pribadi. Kondisi ini tidak diimbangi perkembangan infrastruktur jalan sehingga dikhawatirkan jalan-jalan di Makassar macet.

Pelanggaran alat transportasi umum yang kita temui sehari-harinya mungkin sudah menjadi kebiasaan yang dimaklumi, namun juga pelanggaran tersebut berdampak pada masalah sosial dimasyarakat, pelanggaran-pelanggaran umum yang kita dapati di lapangan biasanya ialah angkutan umum yang ugal - ugalan, menurunkan dan mengambil penumpang di sembarang tempat, serta menerobos lampu lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidak sesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Hal ini dikarenakan tidak berbandingnya jumlah kendaraan dengan ruas jalan yang pada akhirnya akan memungkinkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan rasa ketidaknyamanan bagi pengguna jalan raya.

Di Indonesia termasuk di Kota Makassar banyak perkara pelanggaran lalu lintas yang tidak sesuai dengan aturan atau ketentuan hukum yang berlaku. Banyak pelanggaran lalu lintas yang diselesaikan di tempat oleh oknum yang berwenang atau polantas sehingga pelanggaran lalu lintas tidak sampai proses hukum, hal ini lah yang banyak terjadi di Indonesia jadi banyak orang yang menyepelekan peraturan lalu lintas karna apabila mereka melanggar peraturan lalu lintas mereka tinggal menyuap aparat tersebut. Dan bagi aparat hal ini bisa disalahgunakan, dengan jabatan mereka sebagai aparat bisa menghasilkan uang lebih dengan hal tersebut.

Polisi Lalu Lintas merupakan *agent of change*, penegak hukum lalu lintas adalah Polisi Lalu Lintas (Polantas). Menurut Soerjono Soekanto, Polisi lalu lintas dalam melaksanakan tugasnya dipengaruhi oleh unsur-unsur yang berasal dari:

- a. Data Pribadinya (*Raw-Input*);
- b. Pendidikan, tempat pekerjaan maupun instansi lain (*Instrument-Input*);
- c. Lingkungan Lingkungan sosial (*Environment-Input*).²

Polisi Lalu Lintas adalah salah satu unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patrol, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya.

Dalam rangka menanggulangi pelanggaran lalu lintas maka dirumuskan suatu peraturan perundang-undangan. Peraturan yang dimaksud adalah Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang di dalamnya berisi pengaturan dan

² Soerjono Soekanto, 2016, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 24.

penerapan sanksi bagi suatu pelanggar. Hal ini dimaksudkan untuk menimbulkan efek jera bagi pelaku agar tidak terlalu membebani masyarakat. Disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan awal perubahan sistem dalam pengaturan lalu lintas dan penerapan sanksi atas pelanggaran lalu lintas.

Menurut Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang disebut sebagai angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.³ Kendaraan merupakan suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.⁴

Dalam rangka untuk terciptanya keamanan, keselamatan dan kenyamanan di bidang transportasi khususnya angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum maka perlu diatur penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Dalam penelitian ini akan dibahas lebih khusus mengenai pengaturan di bidang transportasi khususnya angkutan orang dengan kendaraan bermotor

³ Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴ *Ibid.*,

umum yang ada di Kota Makassar, maka dasar hukum yang dipakai dalam penelitian ini adalah Pasal 126 Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa “Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang:

- a. Memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. Mengetem selain di tempat yang ditentukan;
- c. Menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.”

Ketentuan pidana pada Pasal 126 Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat pada Pasal 302 yang menyebutkan bahwa :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Amanat Pasal 126 Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum dilaksanakan secara maksimal, baik dari segi aparat Kepolisian dan juga pengemudi angkutan umum, maka dari itu perlu ketegasan yang lebih untuk mewujudkan amanat undang-undang yang berlaku. Berdasarkan permasalahan-permasalahan tersebut maka penulis tertarik untuk melakukan pengamatan dengan judul “Upaya Penanggulangan

Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Selain Di Tempat Pemberhentian”

B. Rumusan Masalah

1. Faktor apakah yang menyebabkan pengemudi angkutan umum menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian di kota Makassar?
2. Upaya apakah yang dilakukan oleh aparat Kepolisian dalam menanggulangi pengemudi angkutan umum yang menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian di kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui faktor penyebab pengemudi angkutan umum melakukan pelanggaran lalu lintas seperti menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian
2. Untuk mengetahui upaya yang sudah dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menuntaskan pengemudi angkutan umum yang melakukan pelanggaran lalu lintas

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan penelitian ini secara umum adalah sebagai syarat bagi penulis untuk menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
2. Kegunaan secara khusus pada penelitian ini, diharapkan sebagai bentuk perkembangan ilmu pengetahuan yang baru

dalam bidang hukum yang bersangkutan dengan perihal Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Angkutan Umum Yang Menurunkan Penumpang Selain Di Tempat Pemberhentian.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian yang diteliti oleh Penulis, merupakan penelitian yang asli dan tidak memiliki kesamaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Dengan itu, Penulis memaparkan penelitian terdahulu sebagai gambaran perbandingan dengan penelitian Penulis.

1. Skripsi yang disusun oleh Surya Aji Akbar (10500111118) dengan judul Tinjauan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Alat Transportasi Umum (Tinjauan Terhadap Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009) Di Kota Makassar, Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar pada tahun 2018. Fokus penelitian skripsi ini adalah bagaimana upaya penerapan Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 pada angkutan transportasi umum dilakukan melalui peningkatan, pengawasan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif dan upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perunusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas untuk menekan angka pelanggaran lalu

lintas sedangkan penelitian yang akan diteliti oleh penulis lebih fokus terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan angkutan umum yang menurunkan penumpang di sembarang tempat atau bukan di tempat pemberhentian.

2. Skripsi karya Waliyul Ahdi (140105019) dengan judul Implementasi Undang Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Tentang Penertiban Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Kepolisian Kota Besar Banda Aceh), Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Universitas Islam Negeri Ar-Raniry pada tahun 2019. Perbedaan antara skripsi karya Waliyul Ahdi dengan skripsi penulis ialah skripsi yang diteliti oleh penulis lebih fokus kepada pasal 126 Undang Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan jalan yang menargetkan pengemudi angkutan umum sebagai subjek permasalahan lalu lintas di Kota Makassar. Sedangkan skripsi karya Waliyul Ahdi lebih fokus terhadap ketertiban lalu lintas umum yang berada di Wilayah Hukum Kepolisian Kota Besar Banda Aceh. Penelitian ini pun lebih memfokuskan kinerja pihak kepolisian yang berada di Kota Banda Aceh.
3. Skripsi karya Edi Kurniawan (502007123) dengan judul Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pelanggaran Lalu lintas Dan Upaya Penanggulangannya Di Kota Palembang,

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang pada tahun 2011. Fokus penelitian skripsi ini adalah bagaimana penerapan sanksi pidana pelanggaran lalu lintas yang diberikan kepada masyarakat Kota Palembang agar tertib dan lancar dalam berlalu lintas, penelitian ini mengambil seluruh aspek dalam lingkup lalu lintas. Sedangkan penelitian yang akan diteliti penulis lebih fokus kepada 1 objek yaitu angkutan umum yang berada di kota Makassar dan lebih fokus terhadap bagaimana cara menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukang oleh angkutan umum tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kejahatan

1. Pengertian Kejahatan

Kejahatan merupakan suatu perbuatan yang buruk, berasal dari kata jahat yang memiliki arti sangat tidak baik, sangat buruk, sangat jelek, sedangkan secara yuridis kejahatan diartikan sebagai suatu perbuatan melanggar hukum atau yang dilarang oleh undang-undang. Kejahatan merupakan suatu perbuatan suatu tindakan yang secara umum memiliki arti perbuatan yang tidak sesuai dengan hukum yang berlaku. Berdasarkan arti kejahatan berasal dari kata jahat yang mendapat awalan “ke” dan mendapat akhiran “an” yang memiliki arti sangat jelek, buruk, sangat tidak baik (tentang kelakuan, tabiat, perbuatan).⁵

Kejahatan dapat dilihat melalui dua sudut pandang atau terbagi menjadi dua istilah berdasarkan sudut pandang, yaitu pada perspektif hukum dan perspektif sosilogis:⁶

- a. “Dalam perspektif hukum, (*a crime from the legal point of view*); kejahatan diartikan sebagai perbuatan manusia yang bertentangan atau melanggar norma- norma hukum pidana. Seberapa buruknya perbuatan itu di mata masyarakat, apabila tidak melanggar norma hukum pidana yang menggolongkan perbuatan itu sebagai kejahatan, maka

⁵ Suharso dan Ana Retnoningsih, 2011, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cv. Widya Karya, Semarang, hlm.196.

⁶ A.S. Alam dan Amir Ilyas, 2018, *Kriminologi Suatu Pengantar*, edisi pertama, Prenadamedia Group, Jakarta, hlm. 29.

perbuatan itu tidak dipandang sebagai kejahatan dalam kacamata hukum.

- b. Perspektif Perspektif masyarakat (*a crime from the sociologist point of view*). Kejahatan diartikan sebagai perbuatan yang melanggar norma-norma yang hidup dalam masyarakat, terlepas dari norma hukum. Perbuatan buruk ini, diukur melalui norma-norma di luar hukum, seperti norma sosial, norma agama, norma kesopanan dan lain sebagainya”.

Di dalam kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHPidana) dibedakan antara tindak pidana kejahatan dengan tindak pidana pelanggaran. Pembagian atau pemilihan tersebut juga dibuat berdasarkan tingkat pelanggaran yang diaplikasikan dalam pembedaan sanksi pidana dan atau cara proses peradilannya, bila tindak pidana itu adalah pelanggaran diancam dengan pidana ringan saja.

Kejahatan dimengerti sebagai delik (menurut) hukum, sedangkan pelanggaran sebagai delik (menurut) undang-undang (*rechtssdelicten*). Dalam konteks kejahatan, suatu perbuatan dipandang mutlak atau secara esensial bertentangan dengan pengertian tertib hukum. Sementara dalam konteks pelanggaran, yang kerap disebut “*politieonrecht*” (pelanggaran menurut sudut pandang polisi).⁷

⁷ Jan Remmelink, 2003, *Hukum Pidana Komentor atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Pidananya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, PT.Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm. 67.

Ditinjau secara etimologis, kejahatan dipandang sebagai perbuatan atau tindakan jahat. Hal ini didasari pada sifat perbuatan tersebut yang merugikan masyarakat atau orang lain.⁸

Paul Moedikdi Moeliono, menerangkan bahwa kejahatan adalah “perbuatan pelanggaran norma hukum yang ditafsirkan atau patut ditafsirkan masyarakat sebagai perbuatan yang merugikan, menjengkelkan sehingga tidak boleh dibiarkan”.⁹

R. Soesilo menerangkan mengenai kejahatan sebagai “segala tingkah laku manusia walaupun tidak ditentukan oleh undang-undang, tetapi oleh warga masyarakat dirasakan atau ditafsirkan sebagai tingkah laku atau perbuatan yang secara ekonomis atau psikologis menyerang dan melukai perasaan susila dalam kehidupan bersama”.¹⁰

W. A. Bonger menyatakan bahwa “kejahatan adalah perbuatan yang sangat anti sosial yang memperoleh tantangan dengan sadar dari negara yang berupa pemberian penderitaan (hukuman atau tindakan)”.¹¹

Hakekatnya pengertian kejahatan dapat diklasifikasikan atas 3 pengertian:¹²

1. Pengertian Kejahatan dari sudut pandang yuridis:

⁸ Saleh muliadi, “Aspek Kriminologis Dalam Penanggulangan Kejahatan”, *Fiat Justitiam Jurnal Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Tadulako, Volume 6 No.1 Januari-April 2012, hlm. 5

⁹ *Ibid*

¹⁰ *Ibid*

¹¹ *Ibid*, hlm. 6.

¹² Topo Santoso, *Kriminologi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 100.

Secara yuridis formal kejahatan adalah bentuk tingkah laku yang bertentangan dengan moral kemanusiaan, merugikan yang bertentangan dengan moral kemanusiaan, merugikan masyarakat, sosial sifatnya dan melanggar undang-undang pidana (KUHP). Di dalam KUHP sendiri tak ditentukan pengertian kejahatan, tapi dapat dirumuskan bahwa kejahatan adalah semua bentuk perbuatan yang memenuhi perumusan ketentuan-ketentuan KUHP.

2. Pengertian Kejahatan dari sudut pandang sosiologis:

Secara sosiologis kejahatan merupakan suatu perilaku manusia yang diciptakan oleh masyarakat, atau dengan kata lain kejahatan adalah semua bentuk ucapan, perbuatan, tingkah laku yang secara ekonomis, politis dan sosio-psikis sangat merugikan masyarakat, melanggar norma-norma susila, dan menyerang keselamatan warga masyarakat (baik yang telah tercakup dalam undang-undang maupun yang belum tercantum).

3. Pengertian Kejahatan dari sudut pandang kriminologis:

Secara kriminologis kejahatan adalah segala perbuatan manusia dalam bidang politis, ekonomi dan sosial yang sangat merugikan dan berakibat jatuhnya korban-korban

baik individual maupun korban kelompok atau golongan-golongan masyarakat.

2. Jenis-Jenis Kejahatan

Martin R.Haskall dan Lewis Yabionsky mengemukakan ada 4 kategori yang mencakup hampir semua pola-pola kekerasan, yakni:¹³

1. Kekerasan ilegal

Banyak tindakan-tindakan kekerasan yang didukung oleh hukum. Seperti seorang tentara memperoleh ganjaran sebagai pahlawan atau intensitas pelau kekerasan dalam rangka menjalankan tugas. Termasuk didalamnya juga kekerasan yang dibenarkan secara legal, misalnya dalam sport agresif tertentu serta tindakan-tindakan untuk mempertahankan diri.

2. Kekerasan yang secara sosial memperoleh sanksi

Suatu faktor penting dalam menganalisa kekerasan adalah tingkat dukungan terhadap atau sanksi sosial. Misalnya tindakan kekerasan suami atas pensinah akan memperoleh dukungan sosial.

¹³ W. Mulyana Kusumah, *Kriminologi dan Masalah Kejahatan*, Rajawali Grafika Persada, Jakarta, hlm. 122.

3. Kekerasan rasional

Beberapa tindakan kekerasan yang tidak legal akan tetapi tak ada sanksi sosialnya adalah kejahatan yang dipandang rasional dalam konteks kejahatan, Misalnya pembunuhan dalam kerangka suatu kejahatan terorganisasi.

Mengutip Gilbert Geis tentang jenis kejahatan ini dikatakan bahwa orang-orang yang terlibat dalam pekerjaannya pada kejahatan terorganisasi yaitu kegiatan-kegiatan seperti perjudian, pelacur serta lalu lintas narkoba, secara tradisional menggunakan kekerasan untuk mencapai hasil lebih dari orang-orang lingkungannya tersebut dan kekerasan dalam kejahatan terorganisasi¹⁴ "inexorable, spare, and businesslike, an enterprise deriving its rationale from the exigencies situation".

4. Kekerasan tidak berperasaan "illegal, nonsanctioned, irrational violence"

Kekerasan tidak berperasaan yang terjadi tanpa adanya provokasi terlebih dahulu, tanpa memperhatikan motifasi tertentu dan pada umumnya korban tidak dikenal. Dapat digolongkan kedalamnya adalah apa yang dinamakan

¹⁴ *Ibid, hlm. 122.*

“raw violence” yang merupakan ekspresi langsung dari gangguan psikis seseorang pada saat tertentu dalam kehidupannya.

B. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan penting dalam memperlancar pelaksanaan pembangunan nasional. terdapat tiga komponen utama terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.¹⁵

Memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang- Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai

¹⁵ Rusmini, “Upaya Penanggulangan Pelanggaran Pasal 293 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, *Majalah Civitas*, Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sumpah pemuda, Vol. 28, No. 3, September 2022, hlm. 110.

kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu bersifat kualitatif dan kuantitatif.

Menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro memberikan pengertian pelanggaran adalah "*overtredingen*" atau "pelanggaran berarti sesuatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum".¹⁶ Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah "*politis-on recht*" dan kejahatan adalah "*crimineel-on recht*". *Politis-on recht* itu merupakan "perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara". Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan "perbuatan yang bertentangan dengan hukum".¹⁷

Berbagai pengertian di atas, maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan lalu lintas didefinisikan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 "sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak

¹⁶ Wirjono Prodjodikoro, 2014, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, hlm. 33.

¹⁷ Bambang Poernomo, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 41.

pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya”.¹⁸

Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Sebagaimana Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah “perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas”.¹⁹

Pelanggaran yang dimaksud adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya. Untuk menghindari terjadinya

¹⁸ Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁹ Ramdlon Naning, 2008, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, hlm. 32.

pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya.

2. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Indonesia sebagai Negara hukum tentunya setiap orang terikat akan aturan-aturan yang setidaknya, sebagai aturan yang semestinya untuk dipatuhi. Dalam hal ini jika aturan tersebut tidak dipatuhi maka dapat diartikan bahwa yang bersangkutan tersebut telah melakukan pelanggaran lalu lintas.

Beberapa jenis pelanggaran lalu lintas dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan:

1. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain(Pasal 275 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
2. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal(Pasal 276 Undang-undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
3. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain(Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

4. Mengemudikan kendaraan bermotor yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas(Pasal 279 Undang-undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
5. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasangi tanda nomor ditetapkanKepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakanSurat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
7. Pengguna jalan tidak patuhi perintah yang diberikan petugas POLRI(Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
8. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dandapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan(Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
9. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda(Pasal 284 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

10. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
11. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 28 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
12. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
13. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang duduk disamping tidak dikenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
14. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
15. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

16. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
17. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalahkan lampu utama pada siang dan malam hari dalam kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
18. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
20. Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antar Kereta Api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu Kereta Api mulai ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
21. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

22. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak pasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir/darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
23. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
24. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak hentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak tutup kendaraan selama berjalan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
25. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
26. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
27. Mengemudikan mobil barang untuk angkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
28. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan, menurunkan penumpang

- lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
29. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
30. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak patuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
31. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
32. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
33. Tidak asuransikan tanggung jawabnya untuk ganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
34. Tidak asuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran diatas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri si pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 316 (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Dan Jalan. Dalam Pasal 316 ayat (1) pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dapat kita ketahui pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Pasal 316 ayat (1) adalah:

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.

3. Faktor-Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas

Pola pikir masyarakat yang praktis dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lunturnya etika dalam berkendara di jalan raya, dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan.²⁰ Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia Pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.²¹

Terdapat banyak faktor yang memengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin terjerumusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Faktor-faktor di atas mempunyai hubungan kualitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antara satu sama lain.

²⁰ Sudarsono, 2005, *kamus hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 344

²¹ *Kamus Besar Bahasa Indonesia*

Faktor tersebut dapat disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor kondisi jalan raya.

1. **Faktor Manusia** Tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengendara.²² Adapun menurut Hobbs, F.D penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologi manusia sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan tentang tata cara lalu lintas.²³ Faktor manusia ini ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya yakni mental, pengetahuan, dan keterampilan²⁴
2. **Faktor Kendaraan** Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.²⁵ Kendaraan

²² Suwardjoko P, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, hlm. 109.

²³ Hobbs. F.D, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gajahmada University press, Jogjakarta, hlm. 344.

²⁴ Ikhsan, 2009, *Lalu Lintas dan Permasalahannya*, Pustaka Mandiri, Jogjakarta, hlm. 2.

²⁵ *Ibid*, hlm. 5.

merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (layak jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

3. **Faktor Jalan** Kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.²⁶ Penanganan faktor jalan merupakan sebuah ranah yang memiliki kompleksitas kepentingan serta tanggung jawab yang berada pada banyak pelibatan instansi terkait, sehingga dalam penanganannya perlu dilakukan koordinasi yang komprehensif antar instansi tersebut, dimana setiap instansi berkewajiban memberikan masukan dengan

²⁶ Suwardjoko P, Op. Cit, hlm. 144.

dilengkapi dengan data dan fakta serta analisis sesuai dengan bidang tugasnya untuk di jadikan bahan pertimbangan untuk merumuskan solusi secara bersama.

Diantara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan penyebab pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi karena faktor manusia berkaitan erat dengan etika, tingkah laku, dan cara berkendara di jalan raya.

C. Angkutan Umum

1. Pengertian Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan suatu kegiatan memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat yang lain menggunakan sarana angkutan umum dengan membayarkan sejumlah biaya tertentu. Dalam hal perangkutan umum melibatkan beberapa pihak, yaitu operator sebagai penyedia pelayanan angkutan umum, masyarakat sebagai konsumen atau pengguna layanan jasa angkutan umum, dan pemerintah sebagai regulator atau pengatur dan penengah antara operator angkutan dan masyarakat.²⁷

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta

²⁷ Widayanti, *Loc.cit*

api, angkutan air dan angkutan udara Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pada Pasal 1 angka 1 dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.²⁸

Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang

²⁸ Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya, hlm. 4.

atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Salah satu permasalahan yang mendasar dalam menerapkan hukum atau undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan tersebut adalah permasalahan pada tingkat kepatuhan pengemudi angkutan kota/angkutan umum yang sering berhenti atau parkir sembarangan, bukan di dalam terminal angkutan kota/angkutan umum, sehingga membuat jalanan menjadi macet, selain kurangnya kepatuhan dan kesadaran dari sopir angkutan kota/angkutan umum tersebut untuk bisa tertib. Hal tersebut yang mewarnai kondisi penataan angkutan kota dan angkutan umum di Kota Makassar. Sekalipun penataan angkutan transportasi yang merupakan kendaraan umum dengan rute sudah ditentukan, halte sebagai tempat pemberhentian yang sudah ditentukan, dan bahkan terminal yang sudah disiapkan sebagai prasarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan barang, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum (angkutan umum) tersebut.²⁹

2. Ciri-Ciri Angkutan Umum

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan

²⁹ A. Aco, Mustari, Firman Umar, "Analisis Tingkat Kepatuhan Hukum Berlalu lintas Bagi Pengemudi Angkutan Umum Kota Di Makassar" *Jurnal Administrasi Publik*, Fakultas Ilmu Sosial UNM, Vol. 6, No. 2, 2016, hlm. 56.

Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang diatur dalam Pasal 13 adalah ayat (2) adalah:³⁰

- a. Memiliki waktu pelayanan yang ditetapkan oleh perusahaan angkutan,
- b. Tidak singgah di terminal,
- c. Tidak menaikkan penumpang di perjalanan
- d. Tidak tidak memberlakukan tarif yang lebih rendah dari tarif pelayanan angkutan dalam trayek pada lintasan yang sama,
- e. Tarif dikenakan per penumpang per perjalanan,
- f. Kendaraan kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang untuk antar jemput meliputi:
 - 1) Mobil mobil penumpang umum, paling kecil 2.000 cc (dua ribu centimeter cubic); dan/atau
 - 2) Mobil bus kecil.
- g. Mobil penumpang,
- h. Dilengkapi dilengkapi tanda nomor kendaraan dengan warna dasar plat kuning dengan tulisan hitam.

Di Indonesia, terdapat beberapa warna untuk plat mobil. Dalam hal angkutan umum warna plat yang digunakan adalah warna kuning, hal ini diatur demikian dengan tujuan agar masyarakat umum dapat membedakan angkutan umum untuk masyarakat dengan kendaraan pribadi maupun kendaraan dinas. Selain itu, warna kuning pada plat angkutan umum disyaratkan sebagai bebas pajak. Dengan kata lain, bisnis jasa angkutan umum di jalan raya yang menggunakan armada berplat kuning dibebaskan dari Pajak Pertambahan Nilai (PPN). Terkait Pembebasan PPN tersebut, hanya diberlakukan untuk kendaraan

³⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

angkutan bertanda nomor kendaraan dengan warna dasar kuning dan tulisan hitam, meskipun itu armada charter atau sewa. Penentuan kriteria bebas PPN dari penyerahan jasa oleh angkutan umum di jalan ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum bagi penyedia jasa angkutan umum tersebut dan juga bagi petugas pajak jadi tidak akan terjadi lagi perbedaan penafsiran.³¹

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Angkutan umum dapat dibedakan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:³²

- a. Angkutan umum yang disewakan (*Paratransit*) yaitu pelayanan jasa yang dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan ciri tertentu, misalnya: tarif dan rute. Angkutan umum ini pada 84 umumnya tidak memiliki trayek dan jadwal yang tetap, misalnya: taksi. Ciri utama angkutan ini adalah melayani permintaan.
- b. Angkutan umum massal (*Masstransit*) yaitu layanan jasa angkutan yang memiliki trayek dan jadwal tetap, misalnya:

³¹ Molisa, 2017, "*Penggunaan Mobil Pribadi Sebagai Sarana Angkutan Umum di Banda Aceh Dalam Perspektif Tasharuff Fi Ista'mal Al-Ma'*", *Skripsi*, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Darusalam. Banda Aceh, hlm. 50.

³² *Ibid.*,

bus dan kereta api. Jenis angkutan ini bukan melayani permintaan melainkan menyediakan layanan tetap, baik jadwal, tarif maupun lintasannya.

Berdasarkan Undang- Undang No. 14 tahun 1993 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek terdiri dari:

- a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah perkotaan.
- c. Angkutan perdesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah perdesaan.
- d. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, Bab IV dimulai pada Pasal 28 hingga Pasal 32, bahwa angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek terdiri dari:³³

- a. Angkutan Taksi adalah angkutan yang menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.
- b. Angkutan Sewa adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas.
- c. Angkutan Pariwisata adalah angkutan yang menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau

³³ Putusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003.

keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga atau sosial lainnya.³⁴

3. Rute Angkutan Umum

Rute angkutan umum didefinisikan sebagai tempat-tempat dimana angkutan umum secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikkan dan menurunkannya. Suatu rute biasanya merupakan suatu lintasan tetap dari angkutan umum yang melewati beberapa daerah, dimana angkutan umum secara rutin melayani penumpang dan dilain pihak calon penumpang menggunakan angkutan pada rute tersebut.³⁵

Rute angkutan umum biasanya ditempatkan di lokasi dimana memang diperkirakan ada calon penumpang yang akan dilayani. Dalam suatu kota, pada umumnya rute yang melayani masyarakat lebih dari satu maka ditinjau secara keseluruhan akan ada suatu sistem jaringan rute yaitu sekumpulan rute yang bersama-sama melayani kebutuhan umum masyarakat. Dalam sistem jaringan tersebut akan terdapat titik-titik dimana akan terjadi pertemuan dua rute atau lebih. Pada titik-titik yang dimaksud dimungkinkan terjadi pergantian rute, karena pada kenyataannya seorang penumpang tidak selamanya dapat

³⁴ *Ibid.*,

³⁵ Muhammad Syaiful Buamona, 2017, “*Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate*”, *Skripsi*, Universitas Sam Ratulangi Manado, Manado, 2017, hlm. 84.

menggunakan hanya satu rute untuk perjalanannya dari satu tempat asal ke tempat tujuannya.³⁶

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Pasal 20, trayek angkutan umum terdiri dari:³⁷

- a. Trayek utama memiliki jadwal yang tetap dan teratur. Trayek ini melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama dan pendukung dengan ciri perjalanan ulang alik secara tetap.
- b. Trayek Cabang Sama halnya dengan sistem pengoperasian pada trayek utama namun trayek cabang ini beroperasi pada kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan pemukiman.
- c. Trayek ranting tidak memiliki jadwal yang tetap. Wilayah pelayanannya pada kawasan pemukiman penduduk. Sedangkan moda yang digunakan berupa mobil penumpang.
- d. Trayek langsung memiliki jadwal yang tetap. Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan pemukiman, dan berhenti pada tempat- tempat yang telah ditetapkan untuk angkutan kota untuk menaik turunkan penumpang

D. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kejahatan

Meneliti suatu kejahatan harus memahami tingkah laku manusia baik dengan pendekatan deskriptif maupun dengan pendekatan kausa, sebenarnya dewasa ini tidak lagi dilakukan penyelidikan sebab musabab kejahatan, karena sampai saat ini belum dapat ditentukan faktor penyebab pembawa resiko yang lebih besar atau lebih kecil

³⁶ *Ibid*,

³⁷ Putusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003.

dalam menyebabkan orang tertentu melakukan kejahatan, dengan melihat betapa kompleksnya perilaku manusia baik individu secara berkelompok.³⁸

Sutherland mengungkapkan tentang kejahatan, menurutnya kejahatan memiliki arti suatu perilaku yang dilarang oleh Negara karena merugikan terhadapnya, Negara bereaksi dengan hukuman sebagai upaya untuk mencegah dan memberantasnya.³⁹ Sesuai dengan perkembangannya menurut Hoefnagels menjelaskan bahwa kejahatan sekedar perilaku saja belum cukup untuk dianggap sebagai kejahatan. Menurut Sutherland, kejahatan adalah perilaku manusia yang diberi tanda lebih dapat dimengerti daripada sekedar melihat kejahatan sebagai label atau etiket. Contohnya, nama-nama perilaku yang dimaksud, yaitu pencuri, pemerkosa, pembunuh, dan sebagainya. Kejahatan dari sudut pandang lain, misalnya dari sudut pandang sosiologis, kejahatan dipandang sebagai perbuatan yang menyimpang dari nilai-nilai atau norma-norma yang berlaku dalam masyarakat. Norma dalam masyarakat ini merupakan konsensus dari anggota masyarakat tersebut dengan adanya sanksi bagi yang menyimpang dari konsensus, sehingga penjatuhan hukuman berarti penegakan kembali kepada

³⁸ Made Darma Weda, 1996, *Kriminologi*, PT Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 52.

³⁹ M.Ali Zaidan, 2016, *Kebijakan Kriminal*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 11-12.

masyarakat luas bahwa mereka terikat oleh seperangkat norma dan nilai-nilai umum, kejahatan identik dengan penyimpangan sosial.⁴⁰

Abdulsyani menjelaskan bahwa kejahatan dapat dilihat dalam berbagai aspek, yaitu:⁴¹

- a. Aspek Yuridis artinya seseorang dianggap berbuat kejahatan jika ia melanggar peraturan atau undang-undang pidana dan dinyatakan bersalah oleh pengadilan serta dijatuhi hukuman.
- b. Aspek sosial artinya bahwa seseorang dianggap berbuat kejahatan jika ia mengalami kegagalan dalam menyesuaikan diri atau berbuat menyimpang dengan sadar atau tidak sadar dari norma-norma yang berlaku di masyarakat sehingga perbuatannya tidak dapat dibenarkan oleh masyarakat yang bersangkutan.
- c. Aspek ekonomi berarti seseorang dianggap berbuat kejahatan jika ia merugikan orang lain dengan membebankan kepentingan ekonominya kepada masyarakat sekelilingnya sehingga ia dianggap sebagai penghambat atas kebahagiaan orang lain.

⁴⁰ Yermil Anwar Adang, 2010, *Kriminologi*, PT. Refika Aditama, Bandung, hlm. 179.

⁴¹ Ende Hasbi Nassarudin, 2016, *Kriminologi*, CV. Pustaka Setia, Bandung, hlm. 115.

Dalam teori kriminologi, keadaan ini sebenarnya dianggap sangat penting karena kemiskinan merupakan bentuk kekerasan struktural dengan amat banyak korban. Kejahatan di Indonesia salah satunya juga didorong oleh krisis ekonomi, termasuk oleh ketimpangan pendapatan dan ketidakadilan ekonomi.⁴²

Kejahatan timbul disebabkan oleh banyak hal yakni:

- a. Teori Biologis teori ini menggambarkan bahwa kejahatan dapat dilihat dari fisik pelaku kejahatan itu, misalnya, dapat dilihat dari ciri-ciri biologis tertentu seperti muka yang tidak simetris, bibir tebal, hidung pesek, dan lain-lain. Namun hal ini tidak bisa dijadikan sebagai faktor penyebab terjadinya kejahatan, hanya saja sebagai teori yang digunakan untuk mengidentikkan seorang pelaku kejahatan. Selain itu, pelaku kejahatan memiliki bakat jahat yang dimiliki sejak lahir yang diperoleh dari warisan nenek moyang. Karena penjahat dilahirkan dengan memiliki warisan tindakan yang jahat.⁴³
- b. Teori Psikogenesis Teori ini mengatakan bahwa perilaku kriminalitas timbul karena faktor intelegensi, ciri kepribadian, motivasi, sikap-sikap yang salah, fantasi,

⁴² Anang Priyanto, 2012, *Kriminologi*, Penerbit Ombak, Yogyakarta, hlm. 19.

⁴³ *Ibid*, hlm. 86.

rasionalisasi, internalisasi diri yang keliru, konflik batin, emosi yang kontroversial dan kecenderungan psikopatologis, artinya perilaku jahat merupakan reaksi terhadap masalah psikis, misalnya pada keluarga yang hancur akibat perceraian atau salah asuhan karena orang tua terlalu sibuk berkarir. Faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya kejahatan adalah psikologis dari seorang pelaku kejahatan, maksudnya adalah pelaku memberikan respons terhadap berbagai macam tekanan kepribadian yang mendorong mereka untuk melakukan kejahatan. Faktor ini didominasi karena pribadi seseorang yang tertekan dengan keadaan hidupnya yang tak kunjung membaik, atau frustrasi. Orang yang frustrasi cenderung lebih mudah untuk mengonsumsi alkohol demi membantu mengurangi beban hidup yang ada dibandingkan dengan orang dalam keadaan normal. Psikologis seseorang yang terganggu dalam interaksi sosial akan tetap memiliki kelakuan jahat tanpa melihat situasi dan kondisi.⁴⁴

- c. Teori sosiogenis teori ini menjelaskan bahwa penyebab tingkah laku jahat murni sosiologis atau sosial psikologis

⁴⁴ Indah Sri Utami, 2012, *Aliran dan Teori Dalam Kriminologi*, Thafa Media, Yogyakarta, hlm. 48.

adalah pengaruh struktur sosial yang deviatif, tekanan kelompok, peranan sosial, status sosial, atau internalisasi simbolis yang keliru. Perilaku jahat dibentuk oleh lingkungan yang buruk dan jahat, kondisi sekolah yang kurang menarik dan pergaulan yang tidak terarahkan oleh nilai-nilai kesusilaan dan agama. Teori ini mengungkapkan bahwa penyebab kejahatan karena dipengaruhi oleh faktor lingkungan sekitarnya, baik lingkungan keluarga, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan keamanan serta penemuan teknologi. Teori ini mengarahkan kita bahwa orang memiliki kecenderungan bisa melakukan kejahatan karena proses meniru keadaan sekelilingnya atau yang lebih dikenal dengan proses imitation. Berkaitan dengan faktor ekonomi yang berdampak pada beberapa faktor lain misal faktor pendidikan. Orang yang tergolong miskin akan identik dengan pendidikan yang rendah, karena dalam hidupnya tak mampu untuk membayar biaya pendidikan yang kian lama makin mahal. Karena berpendidikan rendah maka seseorang akan cenderung untuk menjadi pengangguran atau hanya memiliki pekerjaan apa adanya, sehingga hal ini bisa memengaruhi seseorang

untuk memiliki penyakit moral atau kepribadian jahat demi mencapai suatu keinginannya.⁴⁵

- d. Teori Subkultural Delikuensi Menurut teori ini, perilaku jahat adalah sifat-sifat struktur sosial dengan pola budaya yang khas dari lingkungan dan masyarakat yang dialami oleh penjahat. Hal itu terjadi karena populasi yang padat, status sosial-ekonomis penghuninya rendah, kondisi fisik perkampungan yang sangat buruk, atau juga karena banyak disorganisasi familial dan sosial bertingkat tinggi.⁴⁶ Faktor ini bisa menjadi faktor penyebab terjadinya kejahatan, maksud dari faktor ini adalah penyebab kejahatan dilihat berdasarkan letak suatu daerah tertentu tempat terjadinya suatu kejahatan. Dalam hal ini faktor ini adalah terletak di luar dari diri pelaku kejahatan. Biasanya daerah perkotaan akan lebih rawan ketimbang di pedesaan untuk terjadinya suatu kejahatan, misalnya kejahatan terhadap harta benda, pencurian ataupun perampokan, hal ini terjadi karena biasanya orang-orang yang tinggal di perkotaan akan memikirkan strata sosial ketimbang keamanan dirinya, dengan memiliki pola hidup yang konsumtif dan cenderung foya-foya. Selain itu pula

⁴⁵ *Ibid*, hlm. 72-73.

⁴⁶ Ende Hasbi Nassarudin, Op. Cit, hlm. 121-122.

keadaan geografis suatu daerah misalnya, kondisi jalan yang rusak juga bisa memengaruhi terjadinya kejahatan pencurian kendaraan bermotor disertai dengan kekerasan, karena jalan yang jelek membuat pengendara kendaraan bermotor untuk mengurangi kecepatannya, sehingga memudahkan pelaku untuk melakukan kejahatan ini.

Adapun beberapa unsur yang turut menjadi penyebab terjadinya kejahatan, yakni:⁴⁷

- a. Terlantarnya anak-anak, kejahatan terhadap anak-anak dan pemuda sudah merupa kan bagian yang besar dalam kejahatan, lagi pula penjahat-penjahat yang sudah dewasa pada umumnya sejak mudanya menjadi penjahat dan sudah merosot kesusilaannya sejak kecil.
- b. Kesengsaraan, para ahli statistik sosiologi dapat mengidentifikasi bahwa angka pencurian akan semakin bertambah bila keadaan kehidupan masyarakat semakin sukar yang ditandai dengan naiknya harga kebutuhan pokok, kesengsaraan akan sangat berpengaruh terhadap kejahatan, misalnya pencurian.

⁴⁷ Abintoro Prakoso, 2013, *Kriminologi dan Hukum Pidana*, Laksbang Grafika, Yogyakarta, hlm. 98-101.

- c. Nafsu ingin memiliki, dalam kehidupan masyarakat, nafsu ingin memiliki dari golongan miskin dibangkitkan oleh kekayaan yang dipertontonkan namun ditekan oleh ajaran kesusilaan bahwa hal tersebut adalah dosa, ada kecenderungan bahwa pencurian biasa lebih banyak dilakukan oleh karena maksud-maksud kesengsaraan dan sedangkan kejahatan yang lebih kompleks bentuknya lebih dikarenakan nafsu ingin memiliki.
- d. Alkoholisme, pengaruh alkohol terhadap kejahatan sampai saat ini masih menempati posisi yang paling tinggi dan beragam jenisnya, yang paling berbahaya dari efek mengkonsumsi alkohol adalah melakukan tindak kekerasan dan kejahatan terhadap harta benda.
- e. Rendahnya budi pekerti, maksudnya adalah lingkungan masyarakat yang kurang memperhatikan norma-norma yang berlaku termasuk rendahnya pendidikan dan pengetahuan berakibat pada seseorang untuk melakukan kejahatan.

E. Upaya Penanggulangan Kejahatan

Upaya penanggulangan kejahatan telah dilakukan oleh semua pihak, baik pemerintah, lembaga sosial masyarakat, maupun masyarakat pada umumnya. Berbagai program serta kegiatan yang

telah dilakukan sambil terus mencari cara yang paling tepat dan efektif dalam mengatasi permasalahan tertentu.

Menurut Barda Nawawi Arief, bahwa upaya atau kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan kejahatan termasuk bidang kebijakan kriminal. Kebijakan kriminal ini pun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yaitu kebijakan sosial yang terdiri dari kebijakan / upaya- upaya untuk kesejahteraan sosial dan kebijakan / upaya-upaya untuk perlindungan masyarakat.⁴⁸

Kebijakan penanggulangan kejahatan yang dilakukan dengan menggunakan sarana penal atau hukum pidana, maka kebijakan hukum pidana khususnya pada tahap kebijakan yudikatif harus memperhatikan dan mengarah pada tercapainya tujuan dari kebijakan social welfare dan social defience. Upaya penanggulangan kejahatan telah dan terus dilakukan oleh pemerintah maupun masyarakat. Berbagai program dan kegiatan yang telah dilakukan sambil terus menerus mencari cara paling tepat dan efektif untuk mengatasi suatu kejahatan. Upaya atau kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan kejahatan termasuk bidang kebijakan kriminal. Kebijakan kriminal itu pun tidak terlepas dari kebijakan atau upaya-

⁴⁸ Barda Nawawi Arif, 2001, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kencana, Jakarta, hlm. 77.

upaya yang bertujuan untuk kesejahteraan sosial dan kebijakan/upaya-upaya dapat memberikan suatu perlindungan kepada masyarakat.⁴⁹

Penanggulangan kejahatan menurut A.S. Alam terdiri atas tiga bagian pokok yaitu:⁵⁰

- 1) **Tindakan Pre-Emtif** Yang merupakan langkah awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan kejahatan secara pre-emptif adalah menanamkan nilai-nilai/norma-norma yang baik sehingga norma-norma tersebut terinternalisasi dalam diri seseorang. Meskipun seseorang ingin melakukan pelanggaran/kejahatan tapi tidak ada niat untuk melakukan hal tersebut maka tidak akan terjadi kejahatan. Cara pencegahan ini berasal dari teori NKK, yaitu; Niat + kesempatan terjadi kejahatan. Contohnya, di tengah malam pada saat lampu merah lalu lintas menyala maka pengemudi itu akan berhenti dan mematuhi aturan lalu lintas tersebut meskipun pada waktu itu tidak ada polisi yang berjaga. Hal ini selalu terjadi di banyak Negara

⁴⁹ Arif Rohman, "Upaya Menekan Angka Kriminalitas Dalam Meretas Kejahatan Yang Terjadi Pada Masyarakat", *Perspektif*, Vol. 21, No. 2, 2016, hlm. 132.

⁵⁰ A.S. Alam, 2010, *Pengantar Kriminologi*, Refleksi, Makassar, hlm. 79-81.

seperti Singapura, Sydney, dan kota besar lainnya di dunia. Jadi dalam upaya pre-emptif faktor niat tidak terjadi.

2) **Tindakan Preventif** Upaya preventif ini merupakan langkah selanjutnya yang akan ditempuh dari upaya pre-emptif yang masih dalam tataran pencegahan sebelum terjadinya kejahatan. Upaya preventif ini merupakan suatu upaya yang sangat mudah dilakukan karena dapat dilakukan oleh siapa saja bagi mereka yang dapat memberikan pengetahuan-pengetahuan tentang pencegahan suatu kejahatan. Dalam upaya preventif yang paling diutamakan adalah menghilangkan suatu kesempatan untuk melakukan suatu kejahatan.

3) **Tindakan Represif** Upaya represif merupakan upaya terakhir yang dapat kita lakukan setelah upaya pre-emptif dan preventif. Upaya represif merupakan suatu upaya yang prosedural sesuai dengan sistem hukum kita, sistem peradilan pidana kita. Upaya ini dilakukan pada saat telah terjadi tindak pidana/kejahatan tindakan ini disebut sebagai penegakan hukum (law enforcement) dengan menjatuhkan hukuman sesuai dengan sanksi yang telah ditentukan. Kemudian yang dapat melakukan upaya represif ini hanya orang-orang tertentu saja. Yakni aparat penegak hukum yakni, mulai dari pihak kepolisian,

kejaksaan, kehakiman, sampai lembaga pemasyarakatan.

Selain langkah preventif yang dikemukakan oleh A.S. Alam, Baharuddin Lopa juga mengemukakan langkah-langkah preventif yang dapat ditempuh dalam melakukan penanggulangan kejahatan yakni:⁵¹

- 1) Meningkatkan kesejahteraan rakyat untuk mengurangi suatu pengangguran, yang dengan sendirinya akan mengurangi kejahatan.
- 2) Memperbaiki sistem administrasi dan pengawasan untuk mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan.
- 3) Peningkatan penyuluhan hukum untuk meratakan kesadaran hukum rakyat.
- 4) Menambah personil kepolisian dan personil penegak hukum lainnya untuk lebih meningkatkan tindakan represif maupun preventif.
- 5) meningkatkan ketangguhan moral serta profesionalisme bagi para pelaksana penegak hukum.

Adapun yang dikemukakan oleh E.H. Sutherland dan Cressey bahwa dalam crime prevention dalam pelaksanaannya ada dua

⁵¹ Baharuddin Lopa, 2001, *Kejahatan Korupsi dan Penegakan Hukum*, Buku Kompas, Jakarta, hlm. 16-17.

metode yang dipakai untuk mengurangi frekuensi dari kejahatan yakni:⁵²

- 1) **Metode untuk mengurangi pengulangan dari kejahatan** Yakni suatu cara yang ditujukan kepada pengurangan jumlah residivis (pengulangan kejahatan) dengan suatu pembinaan yang dilakukan secara konseptual.
- 2) **Metode untuk mencegah kejahatan pertama kali (*the first crime*)** Yakni satu cara yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kejahatan yang pertama kali (*the first crime*) yang akan dilakukan oleh seseorang dan metode ini juga dikenal sebagai metode preventif (*prevention*).

Berdasarkan uraian di atas dapat dilihat bahwa upaya penanggulangan kejahatan mencakup preventif dan sekaligus berupaya untuk memperbaiki perilaku seseorang yang telah dinyatakan bersalah di lembaga masyarakat. Dengan kata lain upaya penanggulangan kejahatan dapat dilakukan secara preventif dan represif.

⁵² Romli Atmasasmita, 1992, *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*, PT. Eresco, Bandung, hlm. 66.