

SKRIPSI

**IMPLEMENTASI PASAL 107 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR
22TAHUN 2009 TENTANG KEHARUSAN MENYALAKAN LAMPU
UTAMA PADA SIANG HARI UNTUK KENDARAAN SEPEDA MOTOR
(Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)**



OLEH:

SARI PUTRI UTAMI

B11115349

DEPARTEMEN HUKUM PIDANA

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2019



HALAMAN JUDUL

**IMPLEMENTASI PASAL 107 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG KEHARUSAN MENYALAKAN LAMPU UTAMA
PADA SIANG HARI UNTUK KENDARAAN SEPEDA MOTOR
(Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)**

Diajukan sebagai Skripsi dalam Penyelesaian Studi Strata Satu

Pada Departemen Hukum Pidana

Program Studi Ilmu Hukum

OLEH

SARI PUTRI UTAMI

B 111 15 349

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2019



PENGESAHAN SKRIPSI

IMPLEMENTASI PASAL 107 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 22

TAHUN 2009 TENTANG KEHARUSAN MENYALAKAN LAMPU

UTAMA PADA SIANG HARI UNTUK KENDARAAN SEPEDA MOTOR

(Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)

Disusun dan diajukan oleh

SARI PUTRI UTAMI

B111 15 349

Telah Dipertahankan Dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
Dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Hari Senin, 13 Mei 2019
Dan Dinyatakan Lulus

Panitia Ujian

Ketua



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H.,M.H.,M.Si
NIP. 19620711 198703 1 001

Sekretaris



Dr. Audyna Mayasari Muin, S.H.,M.H.
NIP. 19880927 201504 2 001

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum



Dr. Maskun, S.H.,LL.M.
NIP. 19761129 199903 1 005



PERSETUJUAN PEMBIMBING

Menerangkan Bahwa Skripsi Dari Mahasiswa:

Nama : Sari Putri Utami

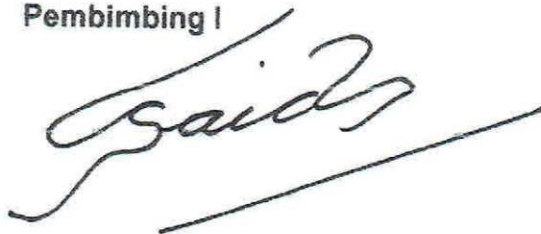
Nim : B11115349

Judul : Implementasi Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Keharusan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Untuk Kendaraan Sepeda Motor (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diusulkan dalam ujian Skripsi.

Makassar, April 2019

Pembimbing I



Pembimbing II



Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H., M.H. M.Si. CLA
7111987031001

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





**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM**

Jl. Perintis Kemerdekaan KM.10 Makassar 90245 Telp/Fax : (0411)584686,587219, E-mail:hukum@unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : SARI PUTRI UTAMI
Nomor Pokok : B11115349
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Implementasi Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Keharusan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Untuk Kendaraan Sepeda Motor (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)

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

Makassar, Mei 2019

a.n. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset
dan Inovasi

Prof. Dr. Hamzah Halim, SH., MH
NIP. 19731231 199903 1 003



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Sari Putri Utami
Nomor Induk Mahasiswa : B11115349
Jenjang Pendidikan : S1
Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **"Implementasi Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Keharusan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Untuk Kendaraan Sepeda Motor (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)"** adalah benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi Skripsi ini hasil karya orang lain atau dikutip tanpa menyebut sumbernya, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, April 2019




Sari Putri Utami



ABSTRAK

Sari Putri Utami (B11115349). Implementasi Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Keharusan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Untuk Kendaraan Sepeda Motor (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara). Dibimbing oleh H. M. Said Karim sebagai pembimbing utama dan Audyna Mayasari Muin sebagai pembimbing anggota.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi penerapan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Luwu Utara dan untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pelanggaran pada kendaraan sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang menggunakan analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian dilakukan di wilayah hukum Polisi Resor (Polres) Luwu Utara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) Implementasi penerapan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Luwu Utara belum efektif karena masih ada pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama saat berkendara disiang hari. Hal ini disebabkan beberapa faktor yaitu faktor ketidakpahaman atau ketidaktahuan masyarakat, faktor ketidaksiplinan masyarakat, dan faktor biaya operasional; 2) Penegakan hukum terhadap pelanggaran pada kendaraan sepeda motor di kabupaten luwu utara yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari masih kurang karena pihak kepolisian jarang melakukan razia terkait pengendara sepeda motor yang melanggar Pasal 107 Ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.



ABSTRACT

Sari Putri Utami (B11115349). *Implementation of Article 107 Paragraph (2) of Law Number 22 Year 2009 concerning the Requirement of Turning on Main Lights at Daylight for Motorcycle Vehicles (Case Study in North Luwu Regional Police Law). Supervised by H. M. Said Karim as main supervisor and Audyna Mayasari Muin as co-supervisor.*

This research aims to determine the implementation of Article 107 paragraph (2) of Law Number 22 Year 2009 in North Luwu Regency and to determine law enforcement against violations of motorcycle vehicles that do not turn on the main lights during the day.

This research uses the empirical law research methods that use descriptive analysis with quantitative approaches. The study was conducted in the jurisdiction of North Luwu Police resort.

The result of the study show that :1) The Implementation of Article 107 Paragraph (2) of Law Number 22 of 2009 in North Luwu Regency has not been effective because there are still motorcycle riders who do not turn on the main lights when driving during the day. This is due to a number of factors, namely factors of community misunderstanding or ignorance, factors of community uncertainty, and operational cost factors; 2) Law enforcement on violations of motorcycle vehicles in North Luwu District that do not turn on the main lights during the day is still lacking because the police rarely conduct raids related to motorcyclists who violate Article 107 paragraph (2) of Law Number 22 Year 2009 concerning traffic and road transport.



KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim.....

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT atas segala rahmat-Nya, sholawat serta salam senantiasa tercurahkan untuk junjungan nabi Muhammad SAW sehingga penulis diberi kesempatan untuk menyelesaikan skripsi yang berjudul “IMPLEMENTASI PASAL 107 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG KEHARUSAN MENYALAKAN LAMPU UTAMA PADA SIANG HARI UNTUK KENDARAAN SEPEDA MOTOR (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara)” dengan tepat waktu, sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar serjana hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari bahwa penelitian dan pembahasan skripsi ini masih dalam bentuk yang sederhana, dan tidak menutup kemungkinan didalamnya terdapat banyak kekurangan, oleh karena itu apabila terdapat kekurangan dalam skripsi ini, penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya dan penulis bersedia menerima saran dan kritik yang membangun guna kesempurnaan skripsi ini.

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua yang sangat penulis cintai orang paling berharga penulis, Asnawi Nyiwi, SH dan Bunga waru, serta kedua adikku, Arnama Sari dan Dhea Amanda yang selama ini menjadi sumber



semangat penulis untuk melakukan yang terbaik. Terima kasih karena telah memberi dukungan dan doa dalam pembuatan skripsi ini, mohon maaf jika selama ini banyak menyusahkan dan belum bisa membanggakan kalian.

Skripsi ini dapat terselesaikan atas bantuan, bimbingan, dan dorongan oleh beberapa pihak, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A., selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta seluruh jajarannya.
2. Prof. Dr. Farida Patittingi, SH., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan segenap jajaran Wakil Dekan Fakultas Hukum Unniversitas Hasanuddin.
3. Kepada Dr., Syamsuddin Muchtar, SH., MH selaku Penasehat Akademik bagi Penulis.
4. Pembimbing 1 penulis, Prof.Dr.H.M. Said Karim, SH. MH. MSi. CLA serta Pembimbing 2 penulis Dr. Audyna Mayasari Muin, SH. MH. CLA yang selalu menyisihkan waktunya ditengah kesibukan beliau untuk memberi bimbingan, saran, petunjuk, dan kritik yang membangun dari awal hingga selesainya skripsi ini.
5. Bapak H.M. Imran Arief, SH., MS dan Dr. Wiwie Heryani, SH., MH

ku dosen penguji, atas segala saran dan masukannya yang sangat
una untuk penyusunan skripsi ini.



6. Bapak dan ibu dosen yang telah memberikan banyak ilmu kepada penulis dari awal hingga akhir studi serta seluruh pegawai yang telah memberikan pelayanan yang baik selama penulis menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
7. Kepada Kepala Satuan Lalu Lintas Kabupaten Luwu Utara bapak AKP Mustari, SH serta jajarannya yang telah bersedia memberikan banyak informasi serta data-data yang dibutuhkan penulis dalam penyusunan skripsi ini.
8. Kepada Mami, Papi, kakak ivon, kakak Yeyen, dan fitri terima kasih sudah memberikan banyak bantuan selama ini.
9. Sahabatku sedari SMP, Intan Aulia Ramadhani yang selama ini selalu mendengar keluh kesahku.
10. Melinda Ramri, Miftahul Jannah, Muhammad Sulaihi Ramadhan, Abdul Rahman, Andi Ahmad Haerul, Herawati, Gita Putri Astari, M.Algifari, Khusnul Khatimah Irawan, terima kasih telah menjadi sahabat terbaikku yang selalu memberi dukungan, semangat, dan motivasi.
11. Sahabat seperjuanganku di SMA, Nurhikmah dan seluruh penghuni Ge 15 yang telah membuat masa putih abu-abuku begitu berkesan.
12. Sahabat seperjuanganku dari awal masuk kuliah sampai sekarang, Indri Wardianingsih, Lilis Ekayani, Haryugiana, Indah Dwiyana Putri, Hardiyani Apriyani, yang sama-sama berjuang untuk menyelesaikan

idikan di Fakultas Hukum Unhas.



13. Aulin, Emha, Mala, Tutut, Sukma, Cica, Neneng, Tari, Wanda, Dwi, yang sudah mengukir banyak kenangan sewaktu SMP.
14. Dayen, Ega, Gina, Dewi, yang sudah menjadi teman kamar dan teman jalan di Pare.
15. Teman teman KKN Kecamatan Marang terkhusus posko bonto-bonto, Kinan, Indah, Kak Yayat, Dian, Kris, Kak Umar yang telah membuat masa KKN selama 45 hari begitu bermakna.
16. Untuk mereka yang membuat tahun 2018 ku begitu luar biasa , Niyel, Bae, Jjaeni, Ong, Hoonie, Alin, Minhyun, Ujin, Hasung, Hwi, Jisung, dan Wannable kesayanganku Melin tetaplah jadi orang-orang luar biasa dan mari tetap bertahan hingga akhir.

Semoga skripsi ini dapat memberikan wawasan yang lebih luas serta memberikan banyak manfaat bagi banyak orang walaupun skripsi ini jauh dari titik kesempurnaan. Wassalam.

Makassar, April 2019

Sari putri utami
B11115349



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Kegunaan Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
Tindak Pidana.....	10
Pengertian Tindak Pidana	10
Unsur-Unsur Tindak Pidana	15
Jenis-Jenis Tindak Pidana.....	20
A. Kesalahan	22
Pengertian Sepeda Motor	31
Pengertian Lampu Utama	32



D. Pelanggaran Lalu Lintas.....	33
1. Pengertian Pelanggaran.....	33
2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas	36
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	41
BAB III METODE PENELITIAN	47
A. Tipe Penelitian	47
B. Lokasi Penelitian	49
C. Jenis dan Sumber Data.....	49
D. Teknik Pengumpulan Data	50
E. Teknik Analisa Data	50
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	52
A. Implementasi Penerapan Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Luwu Utara	52
B. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Pada Kendaraan Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari.....	63
BAB V PENUTUP	71
A. Kesimpulan.....	71
B. Kesimpulan.....	72
C. DAFTAR PUSTAKA.....
D. LAMPIRAN.....



DAFTAR TABEL

- Tabel 1. Jarak Pandang Aman Terhadap Kecepatan Kendaraan (untuk melihat cahaya lampu kendaraan di siang hari) 45
- Tabel 2. Data Pengendara Sepeda Motor di Kabupaten Luwu Utara Yang Mengetahui Tentang Keberlakuan Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Di Siang Hari Untuk Sepeda Motor 59
- Tabel 3. Data Tingkat Ketaatan Hukum Masyarakat Luwu Utara 62
- Tabel 4. Pengendara Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Pernah Di Razia Oleh Pihak Kepolisian 60



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk yang besar dan setiap tahunnya terus meningkat. Pertumbuhan jumlah penduduk di Indonesia dapat menimbulkan banyak masalah karena semakin banyak jumlah penduduk maka semakin banyak pula permasalahan yang akan dihadapi.

Pertambahan jumlah penduduk di Indonesia juga membuat semakin bertambahnya jumlah kendaraan terutama kendaraan sepeda motor. Sepeda motor adalah salah satu alat transportasi yang digunakan untuk memudahkan aktivitas sehari-sehari. Maka dari itu banyak masyarakat atau konsumen yang lebih memilih menggunakan sepeda motor dibanding menggunakan mobil atau alat transportasi lainnya. Sepeda motor dianggap lebih praktis dan lebih mudah menerjang kemacetan. Hal ini membuat angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya, pertumbuhan jumlah kendaraan sepeda motor ini tidak diikuti dengan etika berkendara yang baik dan ditambah tingkat emosional yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas sehingga membuat meningkatnya angka kemacetan di sepanjang jalan

pada akhirnya akan memungkinkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan rasa ketidaknyamanan bagi para pengguna jalan raya.



Seiring dengan banyaknya masyarakat yang memanfaatkan sepeda motor sebagai sarana transportasi sehari-hari yang tidak diimbangi dengan sikap bertanggung jawab dan patuh atau taat terhadap etika berlalu lintas atau tata cara berlalu lintas yang baik dan benar menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Sehingga, banyak menyebabkan terjadinya kecelakaan. Padahal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam Pasal 258 telah dijelaskan bahwa : “Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan”.¹

Didalam kehidupan sehari-hari terdapat sesuatu yang sangat penting untuk dapat mengatur kehidupan masyarakat, sesuatu tersebut adalah hukum. Pada prinsipnya hukum merupakan kenyataan dan pernyataan yang beraneka ragam untuk menjamin adanya penyesuaian kebebasan dan kehendak seseorang dengan orang lain. Berdasarkan asumsi ini, pada dasarnya hukum mengatur hubungan antara manusia di dalam masyarakat berdasarkan prinsip-prinsip yang beraneka ragam pula. Oleh sebab itu, setiap orang didalam masyarakat wajib taat dan mematuhi.²



fitri dan Tamsil Rahman, “Tingkat Kepatuhan Hukum Siswa Sma Kartika Iv-3 Surabaya Etika Berlalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Angkutan Jalan”. *Kajian Moral Dan Kewarganegaraan*. Vol. 3 No. 1, 2013, 487.
o, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 1.

Etika berkendara dan berlalu lintas sendiri sudah diatur oleh pemerintah di dalam Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini adalah kelanjutan dari Undang–Undang Nomor 14 Tahun 1992. 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 Nomor 22 Tahun 2009 mengalami pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya pada Undang–Undang Nomor 14 Tahun 1992 hanya terdapat 16 bab dan 74 pasal, kini menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Selain itu dalam undang–undang ini pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun terhadap pelanggaran yang berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar memberi efek jera bagi pelaku yang melanggarnya. Latar belakang dibuatnya Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini karena tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi disetiap harinya.

Masalah lalu lintas merupakan masalah yang berskala nasional

berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Salah satu masalah yang di hadapi dewasa ini adalah masih meningkatnya angka



kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Tercatat Indonesia merupakan negara dengan tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi di dunia³. Jumlahnya mencapai 28-38 ribu per tahun nyawa melayang di tanah air akibat kecelakaan lalu lintas. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi, didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor.

Tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya meningkat dengan jumlah korban yang tidak sedikit karena kelalaian atau kealpaan yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Kelalaian atau kealpaan sendiri dapat dihindari dengan tetap memegang teguh dan patuh pada ketentuan hukum, hal ini didasari bahwa Indonesia adalah negara hukum yang mana para warga negaranya tunduk dan patuh pada aturan-aturan yang berlaku .

Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebenarnya, dapat dihindari apabila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati serta mematuhi peraturan yang diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian keempat mengenai tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu yang mengulas tentang ketertiban dan keamanan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106 yang menyebutkan bahwa :



Divianta, "Angka Kematian Akibat Kecelakaan, Indonesia Tertinggi di Dunia" www.liputan6.com/news/read/3167214/angka-kematian-akibat-kecelakaan-indonesia-dunia, Di akses pada 03 desember 2018, 2017)

a. Pasal 105 Undang–Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

1. Berprilaku tertib :dan/atau
2. Mencegah hal–hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan

b. Pasal 106 yang berbunyi

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. Gerakan Lalu Lintas;
 - e. Berhenti dan Parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;



g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau

h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

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

6. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Salah satu pelanggaran yang sering terjadi yaitu tidak menyalakan lampu utama untuk kendaraan sepeda motor pada siang hari yang terdapat pada Pasal 107 Ayat (2) Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan utama dari pasal ini adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang banyak terjadi saat ini.

Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda



motor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan.⁴

Kabupaten Luwu Utara merupakan salah satu kabupaten yang ada di Sulawesi Selatan. Permasalahan lalu lintas di Luwu Utara memang tidak sekompleks permasalahan yang ada di kota-kota besar. Masyarakat yang cenderung homogen dan jumlah penduduk yang sedikit membuat suasana lalu lintas di daerah cenderung terlihat lebih manusiawi dibandingkan di kota besar. Di Luwu Utara kita tidak akan menemukan kemacetan panjang yang akan memakan waktu berjam-jam. Sukar juga menemui pengendara motor yang mengeluh karena terlalu lama mengendarai kendaraan.

Meskipun demikian, bukan berarti keadaan di Luwu Utara akan selalu baik-baik saja. Ada juga sejumlah insiden yang terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Insiden yang terjadi di kota kecil atau daerah lebih banyak terjadi karena kecelakaan, kelalaian atau ketidakdisiplinan. Para pengguna jalan terlena dengan kondisi jalan yang sepi sehingga kerap mengabaikan keselamatan. Pelanggaran seperti tidak memakai helm untuk kendaraan sepeda motor saja masih sangat sering terjadi apalagi pelanggaran terhadap Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang keharusan menyalakan lampu utama



nggasetya Prabuninggar dan Hartuti Purnaweni dan Kismartini. 2014. "Implementasi
ght On (Menyalakan Lampu Utama Bagi Sepeda Motor Pada Siang Hari) Di Kota
. *Journal of Public Policy And Management Review*. Vol. 3 No. 1,
jurnal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/4400. 25 Januari 2019.

untuk kendaraan sepeda motor pada siang hari akan sangat sering di temukan didaerah ini. Hal ini lah yang melatar belakanginya penulis untuk mengkaji lebih lanjut dan mengangkat masalah ini dalam bentuk skripsi dengan Judul Implementasi Pasal 107 Ayat (2) Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Keharusan Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Untuk Kendaraan Sepeda Motor (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Polres Luwu Utara).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka penulis mengemukakan rumusan masalah dalam skripsi ini sebagai berikut :

1. Bagaimanakah implementasi penerapan Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Luwu Utara?
2. Bagaimanakah penegakan hukum terhadap pelanggaran pada kendaraan sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari?



C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui implementasi penerapan Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Luwu Utara
2. Untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pelanggaran pada kendaraan sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat dan kegunaan sebagai berikut :

1. Diharapkan mampu memberikan sumbangsih terhadap perkembangan hukum di Indonesia, khususnya mengenai pelanggaran dalam berlalu lintas.
2. Secara teoritis diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan serta sumbangan dalam pengembangan Ilmu Hukum Pidana Indonesia secara umum, dan secara khusus untuk Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah bahan refrensi bagi rekan mahasiswa yang ingin melakukan penelitian yang sejenis serta untuk menambah pengetahuan penulis tentang Ilmu Hukum`



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Tindak pidana merupakan suatu istilah yang mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum, sebagai istilah yang dibentuk dengan kesadaran dalam memberikan ciri tertentu pada peristiwa hukum pidana. Tindak pidana mempunyai pengertian yang abstrak dari peristiwa-peristiwa yang kongkrit dalam lapangan hukum pidana, sehingga tindak pidana haruslah diberikan arti yang bersifat ilmiah dan ditentukan dengan jelas untuk dapat memisahkan dengan istilah yang dipakai sehari-hari dalam kehidupan masyarakat.⁵

Pembentukan undang–undang menggunakan istilah tindak pidana untuk menyebutkan apa yang kita kenal sebagai *strafbaar feit* (Belanda). Sedangkan dari tinjauan etimologi, menggunakan istilah delik yang berasal dari bahasa latin yaitu dari kata *delictum* atau *delicti*. Dalam bahasa Jerman digunakan istilah *strafbare handlung* sedangkan Inggris dan Amerika menggunakan istilah *crime* dan jika diterjemahkan dalam bahasa Indonesia berarti peristiwa atau (perbuatan) yang dapat dipidana. Perkataan *feit* itu sendiri dalam

bahasa Belanda berarti perbuatan sedangkan *strafbaar* berarti dapat

⁵ As, *Asas-Asas Hukum Pidana, Memahami Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban sebagai Syarat Pidanaan (Disertai teori-teori pengantar dan beberapa komentar)*, Education Yogyakarta & PuKAP-Indonesia, Yogyakarta, 2012, hlm. 18.



di hukum, hingga secara harfiah perkataan *strafbaar feit* itu dapat diterjemahkan sebagai perbuatan yang dapat dihukum.⁶

Ada berbagai macam pendapat yang berbeda mengenai apa yang dimaksud dengan *strafbaar feit*, sebagai berikut:

Hazewinkel Suringa berpendapat bahwa pengertian dari *strafbaar feit* secara umum adalah sebagai suatu perilaku manusia yang pada suatu saat tertentu telah di tolak didalam suatu pergaulan hidup tertentu dan dianggap sebagai suatu perilaku yang harus ditiadakan oleh hukum pidana dengan menggunakan sarana-sarana yang bersifat memaksa yang terdapat didalamnya.⁷

Menurut Pompe *strafbaar feit* merupakan suatu pelanggaran norma (gangguan tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak disengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu, demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.⁸

Simons merumuskan *strafbaar feit* sebagai suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak disengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya dan yang oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum.⁹



o, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 16.
hintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997,
182.
185.

Penyebab Simons merumuskan *strafbaar feit* seperti diatas karena :

- a. Untuk adanya suatu *strafbaar feit* itu di isyaratkan bahwa harus terdapat suatu tindakan yang dilarang ataupun diwajibkan oleh undang–undang, dimana pelanggaran terhadap larangan atau kewajiban semacam itu telah dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum.
- b. Agar suatu tindakan itu dapat dihukum, maka tindakan tersebut harus memenuhi semua unsur dari delik seperti yang dirumuskan di dalam undang–undang.
- c. Setiap *strafbaar feit* sebagai pelanggaran terhadap larangan atau kewajiban menurut undang–undang itu, pada hakikatnya merupakan suatu tindakan melawan hukum atau merupakan suatu *onrechtmatige handeling*.

Sedangkan menurut Zainal Abidin Farid bahwa istilah yang paling tepat yang dapat digunakan adalah delik yang berasal dari bahasa latin *delictum* atau *delicti*, dengan pertimbangan sebagai berikut : ¹

- a. Bersifat universal, semua orang di dunia ini mengenalnya;
- b. Bersifat ekonomis karena singkat;
- c. Tidak menimbulkan kejanggalan seperti istilah peristiwa pidana;

perbuatan pidana, (bukan peristiwa, perbuatan yang dipidana tetapi pelakunya);

Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana 1*, Sinar Grafika, Jakarta, 1995, hlm. 146.



d. Luas pengertiannya, sehingga meliputi juga delik yang diwujudkan oleh koperasi, orang mati, orang yang tidak dikenal, menurut pidana ekonomi di Indonesia.

Rusli Efendy juga mempunyai pendapat lain mengenai istilah yang digunakan, beliau berpendapat bahwa istilah peristiwa pidana merupakan suatu peristiwa atau perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana, barang siapa saja yang melanggar larangan tersebut untuk ini kita sebut peristiwa pidana.¹

Sedangkan menurut Ishaq dalam bukunya yang berjudul Pengantar Hukum Indonesia (PHI) istilah yang paling tepat dan baik untuk digunakan adalah istilah tindak pidana, dengan alasan bahwa istilah tersebut selain mengandung pengertian yang tepat dan jelas sebagai istilah hukum, juga sangat mudah diucapkan. Disamping itu, didalam beberapa peraturan perundang-undangan memakai istilah tindak pidana, seperti didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2001 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2003 tentang Tindak Pidana Pencucian Uang,

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2003 tentang



efendy, *Asas – Asas Hukum Pidana*, Lembaga Percetakan dan Penerbitan UMI, Ujung
980, hlm. 46.

Pemilihan Umum Presiden dan Wakil Presiden, dan Undang–Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2004 tentang Penghapusan Kekerasan Dalam Rumah Tangga.¹

2

Salah satu sarjana yang memberikan pengertian mengenai tindak pidana yaitu Wirjono Prodjodikoro, dimana menurut beliau tindak pidana adalah suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukum pidana.¹

3

Perbedaan yang ada antara teori dengan hukum positif itu hanyalah bersifat semu. Oleh karena yang terpenting bagi teori itu adalah bahwa tidak seorangpun dapat dihukum kemudian apabila tindakannya itu memang benar–benar bersifat melanggar hukum dan telah dilakukan berdasarkan sesuatu untuk *schuld*, yakni dengan sengaja ataupun tidak disengaja. Sedangkan hukum positif kita pun tidak mengenal adanya suatu *schuld* tanpa adanya *wederrechtelijkheid*. Dengan demikian sesuailah sudah apabila pendapat menurut teori yang berbunyi *geen straf zonder schuld* atau tidak ada sesuatu hukuman yang dapat di jatuhkan terhadap seseorang tanpa adanya kesengajaan ataupun ketidak sengajaan , yang berlaku bagi teori maupun hukum positif.



¹ *Antar Hukum Indonesia (PHI)*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2015, hlm. 136.
Prodjodikoro, *Asas – Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 1978, hlm. 55.

Berdasarkan uraian diatas dapat ditarik suatu kesimpulan, bahwa untuk menjatuhkan suatu hukuman itu adalah tidak cukup apabila hanya terdapat suatu *strafbaar feit* melainkan juga harus ada suatu *strafbaar person* atau seseorang yang dapat dihukum , dimana orang tersebut tidak dapat di hukum apabila *strafbaar feit* yang telah dilakukan itu tidak bersifat *wederrechtelijk* dan yang telah ia lakukan baik dengan sengaja maupun tidak sengaja.

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan setidaknya-tidaknya dari dua sudut pandang, yakni : (1) dari sudut teoritis; dan (2) dari sudut undang-undang. Teoritis artinya berdasarkan pendapat para ahli hukum, yang tercermin pada bunyi rumusannya. Sementara itu, sudut undang-undang adalah bagaimana kenyataan tindak pidana tertentu dalam pasal-pasal peraturan perundang-undangan yang ada.¹

4

1. Unsur Tindak Pidana Dari Sudut Teoritis

Unsur-unsur yang ada dalam tindak pidana adalah melihat bagaimana bunyi rumusan yang dibuatnya. Beberapa contoh, diambilkan dari batasan tindak pidana oleh teoritis yakni :R.Tresna, Vos,dan Jonkers.¹

5



hazawi, *Pelajaran Hukum Pidana 1 Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori – Teori Dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm.

Dari rumusan R.Tresna tindak pidana terdiri dari unsur, yakni: ¹ 6

- a. Perbuatan /rangkaian perbuatan (manusia)
- b. Yang bertentangan dengan peraturan perundang–undangan
- c. Diadakan tindakan penghukuman

Dari unsur yang ketiga, kalimat diadakan tindakan penghukuman, terdapat pengertian bahwa seolah–olah setiap perbuatan yang dilarang itu selalu diikuti dengan penghukuman (pemidanaan).¹ 7

Walaupun mempunyai kesan bahwa setiap perbuatan yang bertentangan dengan undang–undang selalu diikuti dengan pidana, namun dalam unsur–unsur itu tidak terdapat kesan perihal syarat–syarat (subjektif) yang melekat pada orangnya untuk dapat dijatuhkannya pidana.¹ 8

Dari bunyi batasan yang dibuat Vos, dapat ditarik unsur–unsur tindak pidana yaitu :¹ 9

- a. Kelakuan manusia
- b. Diancam dengan pidana
- c. Dalam peraturan perundang–undangan

Dapat dilihat bahwa pada unsur–unsur dari tiga batasan penganut paham dualism tersebut, tidak ada perbedaan, yaitu



. 80. 6
7
8
9

bahwa tindak pidana itu adalah perbuatan manusia yang dilarang, dimuat dalam undang-undang, dan diancam dipidana bagi yang melakukannya. Dari unsur-unsur yang ada jelas terlihat bahwa unsur-unsur tersebut tidak menyangkut diri si pembuat atau dipidananya pembuat, semata-mata mengenai perbuatannya.²

Akan tetapi, jika dibandingkan dengan pendapat penganut paham monisme, memang tampak berbeda. Salah satu contoh rumusan monisme yang akan dibahas yaitu pendapat dari Jonkers.²

Dari batasan yang dibuat Jonkers unsur-unsur tindak pidana adalah:²

- a. Perbuatan (yang)
- b. Melawan hukum (yang berhubungan dengan)
- c. Kesalahan (yang dilakukan oleh orang yang dapat)
- d. Dipertanggung jawabkan.

Walaupun rincian dari tiga rumusan diatas tampak berbeda-beda, namun pada hakikatnya ada persamaanya, yaitu tidak memisahkan antara unsur-unsur mengenai perbuatannya dengan unsur yang mengenai diri orangnya.²

Moeljatno dan Tongat juga mengemukakan pendapatnya mengenai unsur-unsur tindak pidana.



h. 81. 0
1
2
3

Moeljatno mengemukakan bahwa unsur–unsur tindak pidana adalah perbuatan (manusia) yang memenuhi rumusan dan undang–undang (selanjutnya disingkat UU) syarat formil dan sifatnya melawan hukum syarat materil.

Unsur–unsur tindak pidana menurut Moeljatno terdiri dari:²

- a. Kelakuan dan akibat
- b. Hal ikhwal atau keadaan tertentu yang menyertai perbuatan yang dibagi menjadi :
 1. Unsur subjektif atau pribadi yaitu mengenai diri orang yang melakukan perbuatan
 2. Unsur objektif atau non pribadi yaitu mengenai keadaan diluar si pelaku.

Menurut Tongat bahwa terjadinya tindak pidana harus memenuhi unsur–unsur sebagai berikut:² 5

- a. Perbuatan manusia, baik dalam arti perbuatan positif (berbuat) maupun negatif (tidak berbuat)
- b. Diancam pidana
- c. Melawan hukum
- d. Dilakukan dengan kesalahan
- e. Oleh orang yang mampu bertanggung jawab
- f. Perbuatan itu harus terjadi Karena kesalahan



⁴ Mo, *Op. Cit*, hlm. 58.
² *Dasar – Dasar Hukum Pidana Indonesia Dalam Perspektif Pembaharuan*, UMM Press, 2008, hlm. 105.

2. Unsur Rumusan Tindak Pidana Dalam Undang-Undang

Buku II KUHP (Kitab Undang–Undang Hukum Pidana) memuat rumusan–rumusan perihal tindak pidana tertentu yang masuk dalam kelompok kejahatan, dan buku III memuat pelanggaran. Ternyata ada unsur yang selalu disebutkan dalam setiap rumusan, yaitu mengenai tingkah laku/perbuatan walaupun ada pengecualian seperti Pasal 351 (penganiayaan). Unsur kesalahan dan melawan hukum kadang–kadang dicantumkan, dan seringkali juga tidak dicantumkan, sama sekali tidak dicantumkan mengenai unsur kemampuan bertanggungjawab. Disamping itu, banyak mencantumkan unsur–unsur lain baik sekitar/mengenai objek kejahatan maupun perbuatan secara khusus untuk rumusan tertentu.²

6

Rumusan–rumusan tindak pidana tertentu dalam KUHP itu, dapat diketahui adanya 11 unsur tindak pidana, yaitu:²

7

- a. Unsur tingkah laku
- b. Unsur melawan hukum
- c. Unsur kesalahan
- d. Unsur akibat konstitutif
- e. Unsur keadaan yang menyertai
- f. Unsur syarat tambahan untuk dapatnya dituntut pidana

- g. Unsur syarat tambahan untuk dapat nya dipidana



hazawi, *Op. Cit*, hlm. 81.
. 82. 7

- h. Unsur objek hukum tindak pidana
- i. Unsur kualitas subjek hukum tindak pidana
- j. Unsur syarat tambahan untuk memperingan pidana

Dari 11 unsur itu, diantaranya dua unsur, yakni kesalahan dan melawan hukum yang termasuk unsur subjektif, sedangkan selebihnya berupa unsur objektif. Unsur yang bersifat objektif adalah semua unsur yang berada di luar keadaan batin manusia/si pembuat, yakni semua unsur mengenai perbuatannya, akibat perbuatan dan keadaan–keadaan tertentu yang melekat (sekitar) pada perbuatan dan objek tindak pidana. Sementara itu, unsur yang bersifat subjektif adalah semua unsur yang mengenai batin atau melekat pada keadaan batin orangnya.

3. Jenis–Jenis Tindak Pidana

Tindak pidana dapat dibedakan atas dasar-dasar tertentu, yaitu sebagai berikut :² 8

1. Menurut sistem KUHP, dibedakan antara kejahatan (*misdrijven*) dimuat dalam buku II dan pelanggaran (*overtredingen*) dimuat dalam buku III;
2. Menurut cara merumuskannya, dibedakan antara tindak pidana formil (*formeel delicten*) dan tindak pidana materil (*materiil delicten*);



. 121-122.

8

3. Berdasarkan bentuk kesalahannya, dibedakan atas tindak pidana sengaja (*doleus delicten*) dan tindak pidana tidak dengan sengaja (*culpose delicten*);
4. Berdasarkan macam perbuatannya, dapat dibedakan antara tindak pidana aktif/positif dapat juga disebut tindak pidana komisi (*delicta commissionis*) dan tindak pidana pasif/negatif, disebut juga tindak pidana omisi (*delicta omissionis*)
5. Berdasarkan saat dan jangka waktu terjadinya, maka dapat dibedakan antara tindak pidana terjadi seketika dan tindak pidana terjadi dalam waktu lama atau berlangsung lama/berlangsung terus;
6. Berdasarkan sumbernya, dapat dibedakan antara tindak pidana umum dan tindak pidana khusus;
7. Dilihat dari sudut subjek hukumnya, dapat dibedakan antara tindak pidana communia (*delicta communia*, yang dapat dilakukan oleh siapa saja) dan tindak pidana propria (dapat dilakukan hanya oleh orang memiliki kualitas pribadi tertentu);
8. Berdasarkan perlu tidaknya pengaduan dalam hal penuntutan, maka dibedakan antara tindak pidana biasa (*gewone delicten*) dan tindak pidana aduan (*klacht delicten*);
9. Berdasarkan berat-ringannya pidana yang diancamkan, maka dapat dibedakan antara tindak pidana bentuk pokok (*eenvoudige*



delicten), tindak pidana yang diperberat (*gequalificeerde delicten*) dan tindak pidana yang diperingan (*geprivilegieerde delicten*);

10. Berdasarkan kepentingan hukum yang dilindungi, maka tindak pidana tidak terbatas macamnya bergantung dari kepentingan hukum yang dilindungi, seperti tindak pidana terhadap nyawa dan tubuh, terhadap harta benda, tindak pidana pemalsuan, tindak pidana terhadap nama baik, terhadap kesusilaan dan lain sebagainya;

11. Dari sudut beberapa kali perbuatan untuk menjadi suatu larangan, dibedakan antara tindak pidana (*enkelvoudige delicten*) dan tindak pidana berangkai (*samengestelde delicten*).

B. Kesalahan

Kesalahan dianggap ada, apabila dengan sengaja atau karena kelalaian telah melakukan perbuatan yang menimbulkan keadaan atau akibat yang dilarang oleh hukum pidana dan dilakukan dengan mampu dan bertanggung jawab.²

9

Setiap orang dianggap mengetahui dan mengerti akan adanya undang–undang serta peraturan yang berlaku sehingga setiap orang yang mampu mempertanggung jawabkan pidana, tidak dapat menggunakan alasan bahwa ia tidak mengetahui akan adanya suatu



s, *Op. Cit*, hlm. 77. ⁹

peraturan perundang–undangan dengan ancaman hukuman tentang perbuatan yang telah dilakukannya.³ 0

Adanya suatu kelakuan yang melawan hukum belum cukup untuk menjatuhkan pidana, tetapi masih disyaratkan pembuat itu dapat di persalahkan (dipertanggungjawabkan) atas perbuatannya.³ 1

Jadi untuk memidana seseorang , harus memiliki dua unsur , yaitu :

- a. Pembuat harus melawan hukum
- b. Harus ada kesalahan–kesalahan yang terbagi atas dua yaitu :
 1. Kesengajaan (*dolus*)
 2. Kealpaan (*culpa*)

Menurut doktrin, *schuld* yang sering diterjemahkan dengan kesalahan terdiri atas kesengajaan dan kealpaan. Kedua hal tersebut dibedakan, kesengajaan (*dolus*) adalah yang dikehendaki, sedangkan kealpaan (*culpa*) adalah tidak dikehendaki. Umumnya para pakar sependapat bahwa kealpaan adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan. Itulah sebabnya, sanksi atau ancaman hukuman terhadap pelanggaran norma pidana yang dilakukan dengan kealpaan , lebih ringan.

1. Kesengajaan (*Dolus*)



B11109134, 2014, *Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Dalam ... (Studi Kasus Putusan Nomor : 1508/Pid.B/2012/Pn.Mks.)*, Skripsi, Tidak Fakultas Ilmu Hukum, Universitas Hasanuddin: Makassar, hlm. 26. . 27. 1

Rusli Effendy menuliskan *dolus* atau sengaja menurut *Memorie van Toelichting* (risalah penjelasan UU) berarti si pembuat harus menghendaki apa yang dilakukannya (menghendaki dan menginsyafi suatu tindakan beserta akibatnya).³ 2

Kebanyakan tindakan pidana mempunyai unsur kesengajaan atau *dolus*, bukan unsur *culpa*. Ini layak oleh karena biasanya, yang pantas mendapatkan hukuman pidana itu ialah orang yang melakukan sesuatu dengan sengaja. Kesengajaan ini harus mengenai ketiga unsur tindak pidana, yaitu ke-1: perbuatan yang dilarang, ke-2: akibat yang menjadi pokok alasan diadakan larangan itu, dan ke-3: bahwa perbuatan itu melanggar hukum.³ Kesengajaan dapat dibagi menjadi tiga bagian, yakni:

a. Sengaja Sebagai Niat (*Oogmerk*)³ 4

Bahwa dengan kesengajaan yang bersifat tujuan *oogmerk* si pelaku dapat dipertanggungjawabkan, mudah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Maka apabila kesengajaan semacam ini ada pada suatu tindak pidana, tidak ada yang menyangkal, bahwa si pelaku pantas dikenakan hukuman pidana ini lebih nampak apabila dikemukakan, bahwa dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, dapat dikatakan si pelaku benar-benar



Effendy, *Op. Cit*, hlm. 80. ²
Mohammad Nasution, *Hukum³Kesehatan Pertanggungjawaban Dokter*, Rineka Cipta, Jakarta, 1994, hlm. 54.
Effendy, *Op. Cit*, hlm. 78-79. ⁴

menghendaki mencapai akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukum pidana (*constitutief gevolg*).

Sebagian pakar mengatakan, bahwa yang dapat di kehendaki ialah hanya perbuatannya, bukan akibatnya. Akibat ini oleh si pelaku hanya dapat dibayangkan atau di gambarkan akan terjadi (*voorstellen*). Dengan demikian secara siakletik timbul dua teori yang bertentangan satu sama lain, yaitu:

- a. Teori kehendak (*wilstheorie*); dan
- b. Teri bayangan (*voorstellen-theorie*).

Teori kehendak menganggap kesengajaan ada apabila perbuatan dan akibat suatu tindak pidana di kehendaki oleh si pelaku. Teori bayangan menganggap kesengajaan apabila si pelaku pada waktu mulai melakukan perbuatan, ada bayangan yang terang, bahwa akibat yang bersangkutan akan tercapai, dan maka dari itu ia menyesuaikan perbuatannya dengan akibat itu.

- b. Sengaja Sadar Akan Kepastian atau Keharusan (*zekerheidsbewustzijn*)³ 5

Kesengajaan semacam ini ada apabila si pelaku dengan perbuatannya, tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari *delict*, tetapi ia tahu benar, bahwa akibat itu

pasti akan mengikuti perbuatan itu. Jika ini terjadi, maka teori kehendak (*wilstheorie*) menganggap akibat tersebut juga

80-81.

5



dikehendaki oleh pelaku, maka kini juga ada kesengajaan menurut teori bayangan (*voorstelling-theorie*) keadaan ini sama dengan kesengajaan berupa tujuan (*oogmerk*) oleh karena dalam keduanya tentang akibat tidak dapat dikatakan ada kehendak si pelaku, melainkan hanya bayangan atau gambaran dalam gagasan pelaku, bahwa akibat pasti akan terjadi, maka juga kini ada kesengajaan.

Amir Ilyas berpendapat bahwa kesengajaan sadar akan kepastian merupakan terwujudnya delik bukan merupakan tujuan dari pelaku, melainkan merupakan syarat mutlak sebelum/pada saat/sesudah tujuan pelaku tercapai. (ada delik/tindak pidana yang pasti terjadi sebelum/pada saat/sesudah tujuan pelaku tercapai).

c. Sengaja Sadar Akan Kemungkinan (*Dolus eventualis, mogelijkeheidsbewustzijn*)³ 6

Lain halnya dengan kesengajaan yang terang-terangan tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadinya akibat yang bersangkutan, melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu. Kini ternyata tidak ada persamaan pendapat diantara para sarjana hukum Belanda. Menurut Van Hattum dan Hazewinkel-Suringa, ada dua penulis Belanda, yaitu Van Dijk dan Pompe yang mengatakan, bahwa dengan hanya ada keinsafan kemungkinan, tidak ada kesengajaan, melainkan hanya



. 82-83.

6

mungkin ada *culpa* atau kurang berhati-hati. Kalau masih dapat dikatakan, bahwa kesengajaan secara keinsafan kepastian praktis sama atau hampir sama dengan kesengajaan sebagai tujuan (*oogmerk*), maka sudah terang kesengajaan secara keinsafan kemungkinan tidaklah sama dengan dua macam kesengajaan yang lain itu, melainkan hanya disamakan atau dianggap seolah-olah sama. Teorinya adalah sebagai berikut: “Apabila dalam gagasan si pelaku hanya ada bayangan kemungkinan belaka akan terjadi akibat yang bersangkutan tanpa di tuju, maka harus di tinjau sendainya ada bayangan kepastian, tidak hanya kemungkinan, maka apakah perbuatan toh akan dilakukan oleh si pelaku. Kalau ini terjadi, maka dapat dikatakan, bahwa kalau perlu, akibat yang terang tidak dikehendaki dan hanya mungkin akan terjadi itu, akan dipikul pertanggungjawabannya oleh si pelaku jika akibat kemudian toh terjadi”

Amir Ilyas beranggapan kesengajaan sebagai sadar akan merupakan terwujudnya delik bukan merupakan tujuan dari pelaku, melainkan merupakan syarat yang mungkin timbul sebelum/pada saat/sesudah/ tujuan pelaku tercapai, (ada delik/tindak pidana yang mungkin terjadi sebelum/pada saat/sesudah tujuan pelaku kemungkinan tercapai)



2. Kealpaan (*Culpa*)

Kelalaian merupakan salah satu bentuk kesalahan yang timbul karena pelakunya tidak memenuhi standar perilaku yang telah ditentukan menurut undang-undang, kelalaian itu terjadi dikarenakan perilaku orang itu sendiri.³ 7

Arti *culpa* adalah kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi.³ 8

Profesor Simons menerangkan kealpaan tersebut sebagai berikut “Umumnya kealpaan itu terdidi atas dua bagian, yaitu tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, disamping dapat menduga akibat perbuatan itu. Namun, meskipun suatu perbuatan dilakukan dengan hati-hati, masih mungkin juga terjadi kealpaan jika yang berbuat itu telah mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang oleh undang-undang.³ 9

Kelalaian menurut hukum pidana terbagi dua macam yaitu:⁴

a. Kealpaan perbuatan, apabila hanya dengan melakukan perbuatannya sudah merupakan suatu peristiwa pidana, maka



. 83. 7
Prodjodikoro, *Op. Cit*, hlm. 72.
Saamidjaja, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, Fasco, Jakarta, 1955, hlm. 95.
Suhnan, *Op. Cit*, hlm. 56.⁰

tidak perlu melihat akibat yang timbul dari perbuatan tersebut sebagaimana ketentuan Pasal 205 KUHP;

- b. kealpaan akibat, merupakan suatu peristiwa pidana kalau akibat dari kealpaan itu sendiri sudah menimbulkan akibat yang dilarang oleh hukum pidana, misalnya cacat atau matinya orang lain sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359, 360, 361 KUHP.

Sedangkan kealpaan itu sendiri memuat tiga unsur, yaitu:⁴

1. Pelaku berbuat lain dari apa yang seharusnya diperbuat menurut hukum tertulis maupun tidak tertulis, sehingga sebenarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum;
2. Pelaku telah berlaku kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berpikir panjang; dan
3. Perbuatan pelaku itu dapat dicela, oleh karenanya pelaku harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatannya tersebut

Sedangkan menurut D.Schaffmeister, N. Keijzer dan E. PH. Sutorius, skema kelalaian atau *culpa* yaitu:⁴

1. *Culpa lata* yang disadari (*alpa*)

CONSCIOUS: kelalaian yang disadari, contohnya antara lain sembrono (*roekeloos*), lalai (*onachtzaam*), tidak acuh. Dimana



s, *Op. Cit*, hlm. 84. ¹
meiste, N.Keijzer, dan E.PH.Sutorius, *Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007,

seseorang sadar akan risiko, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi;

2. *Culpa lata* yang tidak disadari (*Lalai*)

UNCONSCIOUS: kelalaian yang tidak disadari, contohnya antara lain kurang berpikir (*onnadentkend*), lengah (*onoplettend*), dimana seseorang seyogianya harus sadar dengan risiko, tetapi tidak demikian.

Seseorang dapat dikatakan mempunyai *culpa* di dalam melakukan perbuatannya apabila orang tersebut telah melakukan perbuatannya. Apabila orang tersebut telah melakukan perbuatannya tanpa disertai kehati-hatian dan perhatian seperlunya yang mungkin ia dapat berikan. Oleh karena itu maka menurut Profesor Simons, *culpa* itu pada dasarnya mempunyai dua unsur masing-masing tidak adanya kehati-hatian dan kurangnya perhatian terhadap akibat yang dapat timbul.⁴

3

Jadi kelalaian yang disadari terjadi apabila seseorang tidak melakukan suatu perbuatan, namun dia sadar apabila dia tidak melakukan perbuatan tersebut, maka akan menimbulkan akibat yang dilarang dalam hukum pidana. Sedangkan kealpaan yang tidak disadari terjadi apabila pelaku tidak memikirkan kemungkinan adanya



mintang, *Op. Cit*, hlm. 172.

suatu akibat atau keadaan tertentu, dan apabila ia telah memikirkan hal itu sebelumnya maka ia tidak akan melakukannya.⁴

4

C. Pengertian Sepeda Motor

Sepeda motor adalah kendaraan beroda dua yang digerakkan oleh sebuah mesin. Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh gaya giroskopik. Sedangkan pada kecepatan rendah, kestabilan atau keseimbangan sepeda motor bergantung kepada pengaturan setang oleh pengendara.

Menurut Pasal 1 Angka (20) Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sepeda motor adalah kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Menurut Pasal 1 Angka (2) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi disebutkan sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua), atau 3 (tiga) tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.

Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah, terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan merupakan kendaraan yang memudahkan pengendara bisa berpergian dengan waktu relatif cepat. Selain itu penggunaan bahan

nya serta biaya operasionalnya cukup hemat. Ukuran sepeda



s, *Op. Cit*, hlm. 85. ⁴

motor yang relatif kecil memungkinkan untuk bisa melaju dengan cepat walaupun dalam keadaan macet. Agar sepeda motor bisa melaju, sepeda motor membakar bensin untuk menghasilkan tenaga dan mendorong dirinya. Sepeda motor berdiri berimbang pada dua roda. Kemudian, daya mesinnya diteruskan ke roda belakang sehingga dapat melaju di jalan.

Sepeda motor merupakan pengembangan dari sepeda konvensional yang lebih dahulu ditemukan. Pada tahun 1868, Michaux ex Cie, suatu perusahaan pertama di dunia yang memproduksi sepeda dalam skala besar, mulai mengembangkan mesin uap sebagai tenaga penggerak sepeda. Namun usaha tersebut masih belum berhasil dan kemudian dilanjutkan oleh Edward Butler, seorang penemu asal Inggris, Butler membuat kendaraan roda tiga dengan suatu motor melalui pembakaran dalam. Sejak penemuan tersebut, semakin banyak dilakukan percobaan untuk membuat motor dan mobil. Salah satunya dilakukan oleh Gottlieb Daimler dan Wilhelm Maybach dari Jerman.

D. Pengertian Lampu Utama

Lampu utama atau yang sering disebut *headlamp* pada sepeda motor, merupakan komponen sepeda motor yang sangat vital keberadaannya. Fungsinya adalah untuk membungkus cahaya yang berasal dari lampu pijar untuk memberikan penerangan/cahaya yang

pada arah yang kita inginkan. Selain sebagai penerang jalan saat kendaraan di malam hari, *headlamp* juga digunakan sebagai lampu



isyarat pada siang hari. Hal ini dianggap efektif untuk mengurangi angka kecelakaan di siang hari.

Karena itu, salah satu fungsi menyalakan lampu di siang hari adalah agar pengendara mobil atau motor yang melihat spion hanya dalam waktu singkat bisa mendeteksi atau menyadari kendaraan lain dari pantulan lampu utama. Sehingga pengendara yang melihat kita akan bisa melakukan antisipasi agar tidak terjadi kecelakaan.⁴

5

E. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran

Di dalam Kitab Undang–Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. Pelanggaran adalah delik undang–undang (*wetdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang–undang yang mengaturnya”.⁴

6



uhardi, “*Ingat, Alasan Sepeda Motor Wajib Menyalakan Lampu di Siang Hari*”
www.liputan6.com/otomotif/read/3242446/ingat-alasan-sepeda-motor-wajib-n-lampu-di-siang-hari, Diakses pada 07 Januari 2019, 2018)

Andy dan Poppi Andi Lofo, *Asas – Asas Hukum Pidana*, Lembaga Percetakan dan UMI, Ujung Pandang, 1989, hlm. 74.

Pada KUHP Indonesia segala bentuk kejahatan dimuat dalam BUKU II KUHP, sedangkan pelanggaran dalam BUKU III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu :⁴

7

1. Kejahatan sanksi hukumnya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama
2. Percobaan melakukan kejahatan dihukum, sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum
3. Tenggang waktu daluwarsa bagi kejahatan lebih lama daripada pelanggaran.

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan (*misdrijven*) dan pelanggaran (*overtredingen*).⁴

8

Alasan perbedaan antara kejahatan dengan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan dari pada kejahatan. Kedua istilah tersebut pada hakekatnya tidak terdapat perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran, tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan dan denda. Sedangkan kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara.⁴

9



Ringkasan Dan Tanya Jawab Hukum Pidana, CV Armico, Bandung, 1985, hlm. 87.
nazawi, *Op. Cit*, hlm. 122.
anzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 106.

Secara kuantitatif pembuat undang–undang membedakan delik kejahatan dan pelanggaran sebagai berikut:⁵ 0

1. Pasal 5 KUHP hanya berlaku bagi perbuatan–perbuatan yang merupakan kejahatan di Indonesia. Jika seorang Indonesia membuat delik diluar negeri yang digolongkan sebagai delik pelanggaran di Indonesia, maka dipandang tidak perlu dituntut:
2. Percobaan dan membantu melakukan delik pelanggaran tidak dipidana
3. Pada pemidanaan terhadap anak dibawah umur tergantung pada apakah itu kejahatan atau pelanggaran.

Dari beberapa pengertian pelanggaran tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

5

1

1. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang
2. Menimbulkan akibat hukum, jadi harus mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut.

Maka suatu pelanggaran dinyatakan telah melanggar apabila hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang–undang yang



s, *Op. Cit*, hlm. 29. 0
ainuddin, B 111 11 088,¹2015, *Tinjauan Kriminologis Pelanggaran Lalu Lintas Secara
Dilakukan Oleh Pengantar Jenazah Di Kota Makassar*, Skripsi, Tidak Diterbitkan,
Jurnal Hukum, Universitas Hasanuddin: Makassar, hlm. 18.

mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang–undangan.

2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Ramdlon Naning mengemukakan bahwa pengertian lalu lintas jalan adalah sarana komunikasi dan transportasi yang terdiri dari jalan (terbuka untuk umum), dan kendaraan (bermotor dan tidak bermotor) yang digunakan oleh manusia sebagai kegiatan hilir mudik (pergi pulang) untuk mencapai tujuan.⁵

W.J.S Poerwadaminta mengemukakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak–balik, hilir mudik dan perjalanan di jalan dan sebagainya, serta perhubungan antara sebuah tempat tinggal dan lainnya (dengan jalan pelayaran, udara, darat, dan sebagainya).⁵

Dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian lalu lintas dalam arti luas adalah hubungan antara manusia dengan ataupun tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

Untuk pengertian dari pelanggaran lalu lintas itu sendiri, salah satunya dikemukakan oleh Ramdlon Naning yang menegaskan bahwa apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah



⁵ Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegakan am Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya, 1983, hlm. 19.
erwadaminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1983, hlm. 19.

perbuatan atau tindakan seseorang dengan ketentuan–ketentuan peraturan perundang–undangan lalu lintas.⁵ 4

Pelanggaran yang dimaksud diatas adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang–Undang No.22 Tahun 2009 adalah, setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

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

Maka yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang–undangan lalu lintas dan angkutan jalan dan atau peraturan perundang–undangan lainnya.

Selain diatur dalam perundang–undangan lalu lintas, ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas juga diatur didalam KUHP yakni pada Pasal 511 KUHP yang berbunyi: “Barangsiapa diwaktu ada pesta arak–arakan, dan sebagainya tidak menaati perintah atau petunjuk yang diadakan oleh polisi untuk mencegah kecelakaan oleh kemacetan lalu lintas dijalan umum, diancam dengan pidana denda paling banyak tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah”



Naning, Loc. Cit. 4

Jadi dalam hal ini pengemudi kemungkinan dan akibat dari perbuatannya dalam berlalu lintas adalah merupakan perbuatan pidana. Dengan demikian pengertian lalu lintas lebih sempit dibandingkan dengan pengertian pelanggaran pada umumnya, hal ini disebabkan karena ruang lingkupnya lebih khusus hanya mengenai lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas jalan merupakan peristiwa lalu lintas yang paling sering terjadi. Pelanggaran yang dimaksud adalah pelanggaran terhadap larangan–larangan dan keharusan dari ketentuan dibidang lalu lintas.

Syarat–syarat yang harus dipenuhi bagi seorang pengemudi menurut Pasal 106 Undang–Undang No.22 Tahun 2009 adalah :

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:



- a. Rambu perintah atau rambu larangan
 - b. Marka jalan
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas
 - d. Gerakan lalu lintas
 - e. Berhenti dan parker
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain
5. Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan
- a. Surat tanda nomor kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor
 - b. Surat izin mengemudi
 - c. Bukti lulus uji berkala, dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah
6. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan
7. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah–rumah di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib



mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

8. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
9. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Menurut Ramdlong Naning bahwa lalu lintas yang aman , tertib, lancar dan efisien bagi terselenggaranya kegiatan serta aktivitas kerja menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat yang dicita-citakan, sebaliknya lalu lintas yang tidak aman, tidak tertib, tidak lancar, dan tidak efisien akan membawa kesulitan atau permasalahan dibidang lalu lintas, yaitu peningkatan kecelakaan, pelanggaran dan kemacetan lalu lintas dari tahun ketahun.

Seperti dipahami bahwa sebenarnya seorang pengemudi kendaraan bermotor tidak menginginkan terjadinya gangguan kendaraan selama perjalanan. Baik itu gangguan ringan, seperti mogok sampai gangguan yang terberat. Selain si pengemudi tersebut yang akan mengalami keterlambatan sampai tujuan, gangguan tersebut dapat juga mengakibatkan timbulnya pelanggaran atau kemacetan lalu lintas.



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

Sejak tanggal 22 Juni 2009 pengguna jalan telah mempunyai peraturan induk terkait lalu lintas dan angkutan jalan yang terbaru yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemerintah dengan persetujuan DPR telah menerbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang 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 kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.⁵

Setelah melalui masa sosialisasi dengan gencar selama 6 bulan, maka mulai tanggal 1 Januari 2010, UU Nomor 22 Tahun 2009 dinyatakan efektif mulai berlaku. Ada lima pihak dan institusi yang bertanggung jawab dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus berbenah dan mentaati isi peraturan ini. Lima institusi itu terdiri dari :⁵

⁵ Lilik Purwastuti dan Anis Bafadhal dan Nys. Arfa, "Meningkatkan Pemahaman Pelajaran SMA Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pontianak", *Jurnal Pengabdian pada Masyarakat*, Vol. 30 No. 4, Oktober – Desember 2015, 6.
Arman Putra dan Bakran Suni dan Hardilina. 2013. "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pontianak". *Jurnal Magister Ilmu Sosial Universitas Tanjungpura*, al.untan.ac.id/index.php/jpmis/index, 25 Januari 2019.



1. Departemen Pekerjaan Umum (PU) bertanggung jawab pada bidang jalan.
2. Departemen Perhubungan bertanggung jawab pada bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Departemen Industri bertanggung jawab pada bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Menristek bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Kepolisian (Polri) bertanggung jawab di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta memberikan pendidikan berlalu lintas kepada seluruh pengguna jalan. Dalam hal ini Kepolisian Republik Indonesia (Polri) telah beberapa kali melakukan sosialisasi peraturan terbaru ini kepada pengguna jalan, pengemudi dan masyarakat luas, sehingga ketentuan yang pernah dianggap memberatkan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sudah dianggap bisa diterapkan dan ditegakkan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di



jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini adalah :⁵ 7

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Untuk menghindari kekosongan hukum, semua peraturan pelaksanaan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan undang-undang ini. Peraturan pelaksana itu yang utama adalah PP Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, PP Nomor 42 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Adapun keinginan yang ingin dicapai oleh undang - undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan

tan jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara

vastuti dan Anis Bafadħal dan Nys. Arfa, *Loc. Cit.*



terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya.⁵

8

Didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan diatur lebih detail lagi agar nantinya tingkat kecelakaan yang terjadi lebih sedikit dari tahun-tahun sebelumnya. Salah satu contoh yang sering kita jumpai adalah kalau kita sedang berada di jalan raya pasti melihat kendaraan roda dua menyalakan lampu di siang hari, peraturan ini merupakan salah satu ketentuan baru yang dituangkan dalam Pasal 107 Ayat (2) yang berbunyi “ Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari” . Peraturan tentang meyalakan lampu utama bagi sepeda motor pada siang hari merupakan salah satu bentuk amanah yang disampaikan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Tujuan dibuatnya Peraturan mengenai meyalakan lampu utama untuk sepeda motor pada siang hari atau yang biasa disebut dengan program *Light On* adalah untuk meminimalisir resiko kecelakaan sepeda motor yang setiap tahunnya terus meningkat. Disiang hari, mata manusia seakan terbiasa melihat benda-benda sekitar seperti jalanan, trotoar dan pepohonan. Namun hal tersebut berbeda apabila kita melihat kilasan atau sinar cahaya, hal tersebut akan membuat

hatian kita lebih besar ke arah cahaya tersebut. Refleks saat

man Putra dan Bakran⁸Suni dan Hardilina, *Loc. Cit.*



mengemudi dari apa yang kita lihat, menentukan seberapa cepat respon kita saat melaju dalam kecepatan tertentu. Semakin cepat kendaraan kita melaju, maka jarak pandang yang dapat segera ditangkap mata untuk melakukan reaksi adalah seperti dalam tabel di bawah ini.

Tabel 1.

JARAK PANDANG AMAN TERHADAP KECEPATAN KENDARAAN (untuk melihat cahaya lampu kendaraan di siang hari)		
Kecepatan Kendaraan	Jarak Pandang Aman Di Persimpangan	Jarak Pandang Aman Saat Akan Menyusul
40km/h	80m	160m
60km/h	120m	220m
80km/h	170m	340m
100km/h	230m	480m

Sumber : Lembaga Bantuan Hukum Jakarta

Dalam tabel di atas terbaca bahwa saat akan menyusul di kecepatan 60km/jam mata kita harus dapat melihat benda/kendaraan dengan jarak 220 meter di depan kita. Lebih dekat dari itu, respon kita akan lambat mencerna benda apakah itu dalam kecepatan 60km/jam tersebut.

Jika dibantu dengan menghidupkan lampu pada siang hari, maka akan sangat membantu kita melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, juga belakang (dari kaca spion). Cahaya merupakan respons yang lebih dulu ditangkap oleh manusia dibandingkan dengan suara. Sehingga adanya



cahaya lampu motor, membuat pengendara lain dapat merespons lebih cepat, di mana kendaraan tersebut berada, dan hal ini tentu dapat mengurangi risiko kecelakaan terhadap kendaraan bermotor

Tetapi banyak pandangan negatif yang berkembang terkait Program ini seperti pemborosan dan *global warming*. Mengenai *global warming*, adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 107 Ayat 2 ini bertentangan dengan Pasal 217 yang disebutkan “Masyarakat wajib menjaga kelestarian lingkungan hidup di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.” dan juga Pasal 213 Ayat 2 disebutkan “Untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada Ayat 1 pemerintah wajib menyampaikan informasi yang benar dan akurat tentang kelestarian di bidang lalu lintas dan angkutan jalan”. Oleh karena itu ada suatu kejanggalan dalam Undang-Undang lalu lintas, dimana satu sisi kita harus menjaga kelestarian lingkungan, satu sisinya lagi kita diwajibkan menyalakan lampu utama yang itu akan menambah temperatur suhu semakin naik.⁵

9

Ketentuan pidana jika tidak menyalakan lampu utama bagi pengendara sepeda motor pada siang hari yaitu terdapat pada Pasal 293 ayat (2) dimana setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp100.000,00.



⁹ Anggasetya Prabuningsgar dan Hartuti Purnaweni dan Kismartini, *Op. Cit.*