DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN ..... **i**
HALAMAN SAMPUL DALAM ..... **ii**
HALAMAN PRASYARAT GELAR SARJANA HUKUM ..... **iii**
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI ..... **iv**
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI SKRIPSI ..... **v**
HALAMAN PENGESAHAN PANITIA PENGUJI SKRIPSI ..... **vi**
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN ..... **vii**
MOTO DAN PERSEMBAHAN ..... **viii**
KATA PENGANTAR ..... **xi**
ABSTRAK ..... **xiii**
DAFTAR ISI ..... **xv**
BAB I PENDAHULUAN
1.1 Latar Belakang Masalah 1
1.2 Rumusan Masalah 6
1.3 Tujuan Penelitian 7
1.3.1Tujuan Umum 7
1.3.2 Tujuan Khusus 7
1.4 Metode Penelitian 7
1.4.1 Jenis Penelitian 7
1.4.2 Jenis Pendekatan 8
1.4.3 Sumber Data 9
1.4.4 Teknik Pengumpulan Data 10
1.4.5 Teknik Analisa Data 11
1.5 Sistematika Penulisan 12

BAB II KAJIAN TEORITIS

2.1 Teori Penegakan Hukum 14

2.2 Teori Sistem Hukum 18

2.2.1 Pengemudi Kendaraan Bertmotor 22

2.2.2 Anak Di Bawah Umur 25

2.2.3 Lalu Lintas 26

2.3 Profil Satlantas Polres Gianyar .....

BAB III PELAKSANAAN PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI KENDARAAN SEPEDA MOTOR DIBAWAH UMUR

3.1 Pengaturan Pengemudi Kendaraan Sepeda Motor di Indonesia .....

3.2 Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Kendaraan Sepeda Motor Di Bawah Umur .....

BAB IV PELANGGARAN LALU LINTAS YANG DILAKUKAN OLEH ANAK DIBAWAH UMUR DI WILAYAH KEPOLISIAN RESOR KABUPATEN GIANYAR

4. 1 Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur .....

4. 2 Hambatan Dalam Pelaksanaan Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Sepeda Motor Di Bawah Umur .....

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan .....

5.2 Saran .....

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manusia secara alami memiliki kecenderungan untuk terus bergerak, berpindah, dan beraktivitas, sehingga sulit untuk diam dalam waktu lama. Di era modern, mobilitas mereka semakin terbantu oleh kemajuan teknologi yang mempermudah pergerakan setiap individu. Pesatnya perkembangan teknologi dalam beberapa tahun terakhir, didorong oleh kebutuhan dan keinginan masyarakat untuk berinteraksi serta menjalin hubungan, telah menghasilkan berbagai inovasi. Salah satu inovasi tersebut adalah kendaraan bermotor, yang kini menjadi alat transportasi utama dalam menunjang aktivitas sehari-hari.[1] Menurut Steenbrink, transportasi dapat diartikan sebagai proses memindahkan manusia atau barang dengan menggunakan sarana atau kendaraan dari satu lokasi ke lokasi lain yang terpisah secara geografis.[2]

Kemampuan jaringan transportasi, seperti jalan dan sarana angkutan, dalam menghubungkan satu tempat ke tempat lainnya menjadikan kendaraan bermotor sebagai salah satu alat transportasi yang paling dibutuhkan. Secara umum, kendaraan terbagi menjadi dua jenis, yaitu kendaraan umum dan

[1] Oktavia, M., & Prasetyasari, C. (2021). **Analisis Yuridis Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur (Studi Penelitian Di Polresta Barelang Kota Batam)**. Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (S1) Universitas Batam, 11(1), 1-12.

[2]Ferdila, M., & Us, K. A. (2021). **Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi.** Indonesian Journal of Islamic Economics and Business, 6(2), 134-142.

kendaraan pribadi. Kendaraan umum berfungsi sebagai alat transportasi massal yang digunakan untuk mengangkut penumpang maupun barang, Sementara itu, kendaraan pribadi dimanfaatkan untuk kebutuhan individu dalam aktivitas sehari-hari, seperti mobil dan sepeda motor. Pengelolaan lalu lintas jalan, yang mencakup pengaturan, pengendalian, serta penegakan hukum, perlu diarahkan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan kelancaran berkendara. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mendefinisikan kendaraan bermotor roda dua sebagai jenis kendaraan yang umum dikenal dengan sebutan sepeda motor. Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor beroda dua, baik yang dilengkapi maupun tanpa dilengkapi rumah-rumah dan kereta samping, serta dapat mencakup kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.[3] Berkat kemampuannya yang fleksibel dan mudah bermanuver, sepeda motor kerap dianggap sebagai solusi untuk menghindari kemacetan, terutama bagi penduduk di perkotaan.

Sepeda motor juga memungkinkan perjalanan jarak jauh menjadi lebih cepat, sehingga mempermudah akses ke lokasi-lokasi yang sulit dijangkau. Pengesahan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) menandai awal era baru dalam regulasi transportasi dan

[3] Masitha, F. D., Hikmah, N., & Sulistyowati, E. (2021). **ANALISIS YURIDIS REGULASI PEMAKAIAN SEPEDA MOTOR UNTUK MENGANGKUT PENUMPANG PADA MASA PANDEMI CORONA VIRUS DISEASE 2019**. NOVUM: JURNAL HUKUM, 8(4), 181- 190.

lalu lintas. Dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), disebutkan bahwa "Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri dari Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Sementara itu, berdasarkan Pasal 1 angka 8 UULLAJ, kendaraan bermotor didefinisikan sebagai setiap kendaraan yang digerakkan oleh mesin atau peralatan mekanik, kecuali kendaraan yang beroperasi di atas rel.[4]

Saat ini, banyak pelajar di bawah usia 17 tahun yang mengendarai sepeda motor ke sekolah, menunjukkan kurangnya kedisiplinan dalam berlalu lintas. Dari segi psikologis, mereka cenderung kurang mempertimbangkan konsekuensi, mudah terpengaruh, terburu-buru, serta memiliki emosi yang belum stabil. Kondisi ini meningkatkan risiko mereka mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi saat sedang emosi, yang dapat menyebabkan pelanggaran lalu lintas serta membahayakan keselamatan diri sendiri maupun orang lain.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi, salah satu persyaratan untuk mendapatkan SIM adalah berusia minimal 17 tahun. Dengan ketentuan ini, pengendara sepeda motor yang belum mencapai usia tersebut tidak diperbolehkan memiliki SIM, sehingga tidak diizinkan mengoperasikan kendaraan di jalan raya. Sebagai penyelenggara

[4] KHALIQ, A. V. A., & Widodo, H. (2022). **Tinjauan Yuridis Penagihan Pajak Kendaraan Bermotor Dengan Surat Paksa Oleh Juru Sita Pajak Kepada Wajib Pajak Yang Menunggak Pembayaran Pajak.** NOVUM: Jurnal Hukum, 161-170.

negara, pemerintah perlu memperhatikan serta menangani berbagai permasalahan yang mungkin muncul terkait pembangunan infrastruktur jalan dan pengelolaan lalu lintas agar aturan yang berlaku dapat diterapkan secara efektif, oleh karena itu dibetuklah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[5]

Dalam upaya menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak di bawah umur, penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki tanggung jawab dalam menjaga serta mewujudkan keamanan dan ketertiban lalu lintas. Pasal 77 ayat (1) dalam undang-undang tersebut secara tegas menyatakan bahwa setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sesuai dengan jenis kendaraannya. Ketentuan ini menegaskan bahwa hanya mereka yang memenuhi syarat, termasuk batas usia minimal 17 tahun, yang diperbolehkan memiliki SIM dan mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya.[6]

[5] Nugroho, Y. 2021. **Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.** FENOMENA, Voluma 19 Nomor 2, hlm. 246-267.

[6] Rizki, S. P. 2022. **Prosedur Pembuatan Surat Izin Mengemudi Berdasarkan UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di SatlantasAcehTimur)** (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry).

Banyaknya pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pelajar di bawah umur serta tingginya angka kecelakaan di kalangan mereka bukan sematamata kesalahan para pelajar itu sendiri. Oleh karena itu, diperlukan kerja sama antara orang tua, guru, masyarakat, dan pihak kepolisian untuk bersama-sama mengatasi permasalahan ini.

Satlantas Polres Gianyar Tahun 2022 – 2025 :

No	Jenis Pelanggaran	Jumlah Kasus	Keterangan
1	Tidak Memiliki SIM	685 Kasus	Pelanggaran paling umum di kalangan Pelajar
2	Tidak Menggunakan Helm	750 Kasus	Banyak terjadi sat berangkat / pulang Sekolah
3	Melawan arus lalu lintas	780 Kasus	Sering terjadi di jalan jalan Desa
4	Mengendarai motor tanpa STNK	725 Kasus	Rata rata menggunakan kendaraan milik keluarga
5	Menggunakan Ponsel saat berkendara	870 Kasus	Didapati saat Patroli
6	Ugal ugalan /balap liar	910 Kasus	Sering terjadi pada akhir pekan
7	Tidak menggunakan spion / lampu utama	887 Kasus	Kendaraan di modifikasi

8	Berboncengan lebih dari 2 orang	968 Kasus	Didominasi oleh siswa SMP
9	Menggunakan kenalpot Brong	787 Kasus	Umumnya terjadi pada malam hari

Berdasarkan pemaparan di atas, penulis tertarik untuk meneliti pelaksanaan penegakan hukum terhadap pengendara sepeda motor di bawah umur. Hal ini penting untuk memahami bagaimana Sat Lantas Polres Gianyar sebagai aparat penegak hukum menjalankan tugasnya dalam menegakkan disiplin berlalu lintas. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan judul **"Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur (Studi di Kepolisian Resor Kabupaten Gianyar)".**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penelitian ini dibatasi dan dirumuskan dalam beberapa pertanyaan penelitian berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan penegakan hukum terhadap pengemudi kendaraan sepeda motor dibawah umur oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kabupaten Gianyar?
2. Apa faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur di wilayah Kepolisian Resor Kabupaten Gianyar?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk menganalisis proses Penegakan Hukum terhadap Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur (Studi pada Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar).

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui mengenai pelaksanaan penegakan hukum terhadap pengemudi kendaraan sepeda motor dibawah umur oleh Sat Lantas Polres Gianyar.
2. Untuk mengetahui mengenai faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur di wilayah Satlantas Polres Gianyar.

1.4 Metode Penelitian

1.4.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menerapkan metode yuridis empiris. Menurut Soerjono Soekanto, pendekatan yuridis empiris dilakukan dengan menganalisis hukum berdasarkan kenyataan atau fakta objektif yang ditemukan di lapangan terkait penegakan hukum terhadap pengemudi sepeda motor di bawah umur (Studi pada Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar). Data yang dikumpulkan mencakup informasi, pendapat, serta identifikasi hukum dan efektivitas penerapannya, yang diperoleh melalui wawancara dengan akademisi yang memiliki keahlian di bidang tersebut. Pendekatan yuridis empiris mencakup dua aspek utama, yaitu identifikasi hukum dan evaluasi efektivitasnya. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menghubungkan teori hukum dengan implementasinya di

masyarakat melalui kajian terhadap perilaku hukum serta kondisi nyata di lapangan.[7]

1.4.2 Jenis Pendekatan

1. PendekatanPerundang-Undangan(Statute Approach)

Menurut Peter Mahmud Marzuki, pendekatan perundang-undangan merupakan metode yang digunakan untuk menelaah berbagai peraturan hukum yang berlaku sebagai landasan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang dikaji. Dalam penelitian ini, pendekatan tersebut diterapkan untuk menganalisis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi.[8]

2. PendekatanEmpiris (Empirical Approach)

Pendekatan empiris merupakan metode penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data secara langsung di lapangan melalui wawancara, observasi, atau studi kasus. Dalam penelitian ini, pendekatan tersebut digunakan untuk mengamati dan menganalisis penerapan norma hukum dalam penegakan hukum terhadap pengemudi sepeda motor di bawah umur (Studi pada Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar).

---

[7] Suganda, R. (2022). **Metode pendekatan yuridis dalammemahami sistem penyelesaiansengketaekonomi syariah.** Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam, 8(3), 2859- 2866.

[8] Susetyo, M. A. (2023**). Optimalisasi Perampasan Aset Tindak Pidana Pencucian Uang Hasil Korupsi Oleh Kejaksaan.**

3. PendekatanKasus (Case Approach)

Menurut Peter Mahmud Marzuki, pendekatan kasus dilakukan dengan meneliti dan menganalisis berbagai kasus yang telah ditangani oleh Polres Gianyar. Dalam penelitian ini, pendekatan tersebut bertujuan untuk memahami bagaimana hukum diterapkan dalam penegakan hukum terhadap pengemudi sepeda motor di bawah umur (Studi pada Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar).

1.4.3 Sumber Data

1. Data Primer

Menurut Peter Mahmud Marzuki bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat dan merupakan sumber utama dalam penelitian hukum empiris. Dalam penelitian ini, bahan hukum primer yang digunakan meliputi:

a. Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).
b. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi.

2. Data Sekunder

Bahan hukum sekunder menurut Peter Mahmud Marzuki adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan atau interpretasi terhadap bahan hukum primer. Dalam penelitian ini, bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi:

a. Buku teks hukum yang relevan dengan topik penelitian.
b. Artikel jurnal hukum.

c. Pendapat ahli hukum mengenai perbuatan melawan hukum dalam pelanggaran lalu lintas terkait pengemudi sepeda motor di bawah umur.

3. Data Tersier

Menurut Peter Mahmud Marzuki, bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau rujukan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Dalam penelitian ini, bahan hukum tersier yang digunakan meliputi:

a. Ensiklopedia hokum.
b. Kamus hukum.
c. Data kasus di Polres Gianyar.[9]

1.4.4 TeknikPengumpulan Data

Teknik pengumpulan bahan hukum empiris melibatkan pengumpulan data langsung dari lapangan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Dalam penelitian ini, bahan hukum akan dikumpulkan melalui:

1. Wawancara dengan pihak-pihak terkait, seperti Sat Lantas Polres Gianyar.
2. Observasi terhadap implementasi hukum di lapangan, khususnya di wilayah hukum Kabupaten Gianyar.
3. Dokumentasi dari Polres Gianyar, peraturan perundang-undangan, dan literatur hukum yang relevan.

[9] Susetyo, M. A. (2023). **Optimalisasi Perampasan Aset Tindak Pidana Pencucian Uang Hasil Korupsi Oleh Kejaksaan.**

1.4.5 Teknik Analisis Data

Teknik analisis bahan hukum dalam penelitian empiris melibatkan pengolahan data yang dikumpulkan dari lapangan dan dokumen hukum. Dalam penelitian ini, digunakan beberapa teknik analisis sebagai berikut:

1. **Teknik Deskripsi**

   Teknik deskripsi digunakan untuk menggambarkan kondisi hukum terkait pengmudi sepeda motor dibawah umur yang diteliti. Deskripsi ini akan memberikan gambaran mengenai posisi peraturan yang berlaku, serta faktafakta yang ditemukan dalam pelanggaran tersebut.

2. **Teknik Interpretasi**

   Teknik interpretasi digunakan untuk menafsirkan peraturan perundangundangan yang terkait dengan perbuatan melawan hukum, serta bagaimana norma hukum tersebut diterapkan dalam konteks kasus yang diteliti.

3. **Teknik Evaluasi**

   Teknik evaluasi digunakan untuk menilai keabsahan dan ketepatan penerapan hukum dalam Polres Gianyar. Peneliti akan mengevaluasi apakah pengaturan mengenai Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi sudah terealisasikan sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan dan kepastian hukum.

4. Teknik Argumentasi

Teknik argumentasi digunakan untuk menyusun argumen hukum yang mendukung atau mengkritisi aparat negara, dengan merujuk pada doktrin hukum dan pendapat ahli yang relevan.

5. Teknik Sistematisasi

Teknik ini digunakan untuk mengorganisir dan memahami keterkaitan antara berbagai peraturan yang terkait dengan pelanggaran pengemudi sepeda motor dibawah umur, sehingga membentuk pemahaman yang koheren dan menyeluruh mengenai masalah hukum yang ada.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang
1.2 Rumusan Masalah
1.3 Tujuan Penelitian
    1.3.1 Tujuan umum
    1.3.2 Tujuan khusus
1.4 Metode Penelitian
    1.4.1 Jenis penelitian
    1.4.2 Jenis pendekatan
    1.4.3 Sumber data
        - Bahan hukum primer
        - Bahan hukum sekunder
        - Bahan hukum tersier
    1.4.4 Teknik pengumpulan data

1.4.5 Teknik analisa data

1.5 Sistematis Penulisan

Penjulisan Bab II Kajian Teoritis

1.4 Konsep Transportasi dan Mobilitas Manusia
1.5 Regulasi Hukum tentang Kendaraan Bermotor
1.6 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
1.7 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi
1.8 Faktor-Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi di Bawah Umur
1.9 Dampak Pelanggaran Lalu Lintas terhadap Keselamatan

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

3.2 Lokasi dan Subjek

3.3 Teknik Pengumpulan Data

3.4 Teknik Analisis Data

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Pelaksaan Penegakan Hukum terhadap Pengemudi Sepeda Motor di Bawah Umur oleh Satlantas Polres Gianyar

4.2 Faktor – faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak di Bawah Umur

4.3 Upaya dan Tantangan dalam Penegakan Hukum terhadap Pengemudi di Bawah Umur

4.4 Efektivitas Penerapan UU No. 22 Tahun 2009 terhadap Pengendalian Pengemudi di Bawah Umur

4.5 BAB V PENUTUP

1.1 Simpulan

1.2 Saran

Daftar Pustaka

BAB II

KAJIAN TEORITIS

2.1 Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum dalam bahasa belanda disebut dengan rechtstoepassing atau rechtshandhaving dan dalam bahasa inggris law enforcement, meliputi pengertian yang bersifat makro dan mikro. Bersifat makro mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara, sedangkan dalam pengertian mikro terbatas dalam proses pemeriksaan di pengadilan termasuk proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan hingga pelaksanaan putusan pidana yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap. Menurut Satjipto Raharjo, penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum (pikiran-pikiran badan pembuat undangundang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum) menjadi kenyataan. Sedangkan pengertian penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto, [10]yaitu kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah- kaidah, pandangan-pandangan yang mantap dan mengejawantahkannya dalam sikap, tindak sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup. Sudikno Mertokusumo, mengatakan bahwa hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia, sehingga hukum harus dilaksanakan secara normal, damai, tetapi dapat terjadi pula pelanggaran hukum, sehingga hukum harus ditegakkan agar hukum menjadi kenyataan. 1Dalam penegakan

[10] Satjipto Rahardjo,2000 **Ilmu Hukum**, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2000), hlm. 24.

hukum mengandung tiga unsur, pertama kepastian hukum (rechtssicherheit), yang berarti bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku dan tidak boleh menyimpang, atau dalam pepatah meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan (fiat justitia et pereat) Jadi, dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Yang disebut keinginan hukum disini tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat Undang-Undang yang dirumuskan dalam peraturan hukum. Peraturan hukum itu. Perumusan pemikiran pembuat hukum yang dituangkan dalam peraturan hukum akan turut menentukan bagaimana penegakan hukum itu dijalankan. Penegakan hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan. Dalam menegakan hukum ada dua unsur yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Kepastian Hukum (Rechtssicherheit).

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan. Setiap orang mengharapkan dapat ditetapkannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkrit. Bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku, pada dasarnya tidak boleh menyimpang : fiat justicia et pereat mundus (meskipun dunia akan runtuh, hukum harus ditegakkan).

Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Jangan sampai justru karena hukumnya dilaksanakan atau ditegakkan timbul keresahan di dalam masyarakat.Tujuan penegakan hukum sejalan dengan tujuan hukum itu sendiri, adalah untuk mencapai hasil-hasil tertentu yang diinginkan dan tujuan hukum merupakan upaya mewujudkan tercapainya ketertiban dan keadilan. Menurut Gustav Radbruch, ada tiga nilai dasar yang terdapat dalam hukum, yaitu :

Suatu ketertiban mustahil akan dapat diwujudkan, jika hukum diabaikan. Kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum, tidak saja berpengaruh terhadap ketertiban dan keadilan, tetapi berperan membentuk kultur (budaya) hukum suatu masyarakat karena mengatur perilaku.[3] Kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara lain disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kekurangan hati-hatian, dan kelalaian yang dialami pengemudi. Tidak berlebihan semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum disebabkan oleh faktor pengemudi, pejalan kaki, kendaraan, sarana dan prasarana, petugas / penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya

peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan. permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana Aturan Hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban, bagaimana pertanggungjawaban pelaku tindak

pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar dan bagaimana kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar.[11]

Metode penelitian yaitu dengan menggunakan jenis penelitian hukum yuridis normatif atau doktriner yang juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, yang memiliki sifat deskripstif analisis. Menggunakan teknik penelitian kepustakaan (Library Research): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuanpenemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum. Wawancara merupakan percakapan antara dua orang atau lebih dan berlangsung antara sumber dan pewawancara.

Kemudian dianalisis secara kualitatif mendapatkan jawaban dalam permasalahan yang dikaji. Hasil penelitian menunjukan bahwa aturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban diatur secara khusus pada Pasal 310 ayat 1 sampai 4 dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar sesuai Pasal 310 ayat (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang

[11] Gustav Radbruch, **Gesetzliches UnrechtundÜbergesetzliches Recht,** (Süddeutsche Juristen-Zeitung, 1946), hlm. 107.

mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00

(dua belas juta rupiah).4 Kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar dilakukan secara Penal dengan mengupayakan perdamaian bagi para pihak dan upaya non penal yaitu upaya preventif adalah upaya- upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, Upaya represi (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

2.2 Teori Sistem Hukum

Teori sistem hukum adalah cabang dari teori hukum yang memandang hukum bukan sebagai kumpulan norma yang terpisah-pisah, melainkan sebagai sebuah sistem yang terstruktur dan saling berkaitan. Sistem hukum dianggap sebagai suatu kesatuan yang terdiri atas berbagai komponen hukum, seperti norma, lembaga, perilaku manusia, dan proses hukum, yang bekerja secara terpadu untuk mencapai tujuan tertentu, seperti keadilan, ketertiban, dan kesejahteraan. Sistem hukum memiliki karakteristik sistemik, artinya ia memiliki struktur, fungsi, dan mekanisme interaksi antar bagiannya sehingga menciptakan keteraturan hukum dalam masyarakat.

Teori ini juga menekankan pentingnya hubungan antara hukum dan lingkungan sosial tempat hukum tersebut berlaku. Teori sistem hukum, terutama yang dikemukakan oleh Lawrence Friedman, menjelaskan bahwa sistem hukum terdiri dari tiga komponen utama: struktur hukum, substansi hukum, dan budaya

hukum. Ketiga komponen ini saling berinteraksi dan mempengaruhi satu sama lain, sehingga membentuk efektivitas suatu sistem hukum. Pentingnya teori sistem hukum ini adalah untuk memahami bagaimana hukum bekerja dalam suatu masyarakat, bagaimana hukum berinteraksi dengan berbagai aspek kehidupan sosial, dan bagaimana hukum dapat dipertahankan dan dikembangkan untuk mencapai keadilan dan ketertiban. Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (struktur of law), substansi hukum (substance of the law) dan budaya hukum (legal culture). Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum 40 meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (living law) yang dianut dalam suatu masyarakat. Adapun penjelasan Lawrence M. Friedman sebagai berikut:

a. Substansi Hukum

Substansi hukum menurut Friedman Friedman : "The Substance is composed of substantive rules and rules about how institutions should behave. Bye this meant the actual rules,norm,and behavioral patterns of people inside the system, the stress here is on livinf law,not just rules in law books.36

Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Yang dimaksud dengan substansinya adalah aturan, norma, dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang-undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

b. Struktur Hukum

Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan: "To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction ...Strukture also means how the legislature is organized ...what procedures the police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of crosss section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action."[12]

Struktur dari sistem hukum terdiri atas unsur berikut ini, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinnya (termasuk jenis kasus yang berwenang mereka periksa), dan tata cara naik banding dari pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga berarti bagaimana badan legislatife ditata, apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh presiden, prosedur ada yang diikuti oleh kepolisian dan sebagainya. Jadi struktur (legal struktur) terdiri dari lembaga hukum yang ada dimaksudkan untuk menjalankan perangkat hukum yang ada. Struktur adalah pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan. Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusiinstitusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan dan pengadilan. Berdasarkan

[12] Soerjono Soekanto, **KesadaranHukumdanKepatuhanHukum,** (Jakarta: Rajawali Press, 2004), hlm. 45. Satjipto Rahardjo, **Hukumdan Masyaraka**t, (Bandung: Angkasa, 1980), hlm.

pengertian tersebut secara singkat dapat dikatakan bahwa struktur hukum berkaitan dengan kelembagaan atau penegak hukum termasuk kinerjanya (pelakasana hukum).

c. Budaya Hukum

Lawrence M. Friedman berpendapat bahwa : "The legal culture,system their belief,values,ideas and expectation. Legal culture refres,to those ports of general culture customs,opinions ways of doing and thinking that bend social forces toward from the law and in particular ways. In other word,is the climinate of social thought and social force wicch determines how law is used,avoided,or abused."[6]

Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia (termasuk budaya hukum aparat penegak hukumnya) terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif.

Hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ide-ide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudan kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya

penegakan hukum (law enforcement) yang baik.37 Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangannya belaka, malainkan aktifitas birokrasi pelaksananya (Acmad Ali, 2002 : 97).

2.2.1 Pengemudi Kendaraan Bermotor

Penggunaan kendaraan bermotor diatur di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-undang ini diatur mengenai subjek atau pengemudi dari kendaraan bermotor. Pengemudi merupakan orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Pasal 77 ayat 1 berbunyi:

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan." Dalam pasal ini jelas diatur bahwa seseorang yang mengemudikan kendaraan bermotor haruslah dilengkapi dengan Surat Izin Mengemudi (SIM). Surat Izin Mengemudi (SIM) sendiri merupakan bukti registrasi administrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Kepolisian Republik Indonesia (selanjutnya disebut Polri) kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administratif, sehat jasmani dan rohani, serta memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor.[7]Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikannya.

Surat Izin Mengemudi (SIM) Kendaraan Bermotor sendiri dibagi menjadi dua bagian, yakni Surat Izin Mengemudi (SIM) kendaraan bermotor perorangan

dan umum. Adapun penggolongan Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk perorangan diatur dalam Pasal 80 Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu :

1. Surat Izin Mengemudi A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
2. Surat Izin Mengemudi B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
3. Surat Izin Mengemudi B II berlaku untuk mengemudikan Kendaraan alat berat, Kendaraan penarik, atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
4. Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor; dan
5. Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi

Adapun yang menjadi syarat untuk mempeloleh Surat Izin Mengemudi (SIM) perorangan adalah memenuhi persyaratan dari segi usia, administrasi, kesehatan dan melulusi ujian yang dilaksanakan oleh Polri kepada calon pemilik Surat Izin Mengemudi (SIM) perorangan. Dari segi usia diatur dalam Pasal 81 ayat 2 Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni:

1. Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;

2. Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
3. Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.

Sedangkan penggolongan Surat Izin Mengemudi (SIM) kendaraan bermotor umum diatur pada Pasal 82 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni:

a. Surat Izin Mengemudi A Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor umum dan barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
b. Surat Izin Mengemudi B I Umum berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang umum dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; dan
c. Surat Izin Mengemudi B II Umum berlaku untuk mengemudikan

Syarat atau batasan umur bagi seseorang yang ingin memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM) kendaraan bermotor umum. Diatur pada Pasal 83 ayat 2 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu: "Syarat usia untuk mendapatkan Surat

Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:

1. Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A Umum;
2. Usia 22 (dua puluh dua) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum; dan
3. Usia 23 (dua puluh tiga) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum.

Dari ketentuan ini jelaslah bahwa sesorang yang belum mencukupi usia yang ditentukan sesuai dengan jenis Surat Izin Mengemudi (SIM) yang diinginkan,

maka tidak dapat memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM). Melihat pada kenyataan bahwa telah terjadi pelanggaran lalu lintas, di mana terdapat anak yang mengemudikan kendaraan sepeda motor.

2.2.2 Anak Di Bawah Umur

Dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, anak adalah masa depan bangsa, generasi penerus cita-cita bangsa, sehingga anak berhak atas kelangsungan hidup, tumbuh dan berkembang serta berhak atas perlindungan dan tindakan kekerasan, diskriminasi serta berhak mendapatkan kebebasan. Terdapat berbagai ragam pengertian tentang anak di Indonesia, di mana dalam berbagai perangkat hukum berlaku penentuan batas anak dalam berbagai yang berbeda-beda pula. Batas usia anak merupakan pengelompokan usia maksimum sebagai wujud kemampuan anak dan status hukum. Hal tersebut mengakibatkan beralihnya status usia anak menjadi usia dewasa atau menjadi subjek hukum yang dapat bertanggung jawab secara mandiri terhadap perbuatan dan tindakan hukum yang dilakukannya.

Anak di bawah umur yang mengendarai kendaraan bermotor dan tidak memiliki SIM, menurut ketentuan ini, termasuk dalam kategori anak yang berkonflik dengan hukum. Rauf, Arfa, dan Siregar (2021) menjelaskan bahwa perlakuan terhadap anak yang melanggar hukum lalu lintas harus didasarkan pada prinsip perlindungan hukum anak dan peradilan restoratif.

Jadi, yang dimaksudkan anak dalam penulisan ini adalah anak yang belum mencapai usia minimal untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM), yaitu 17 tahun sesuai dengan ketentuan umur yang dijelaskan dalam Pasal 81 ayat (2) Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

2.2.3 Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di definisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengann Ruang Lalu Lintas Jalan yaitu prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/ atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Djajoesman mengemukakan bahwa lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolakbalik) manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.[10] Soerjono Soekanto mengemukakan jalan mempunyai peranan yang penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan, keamanan, dan hukum, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.Dengan demikian, maka jalan merupakan suatu pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan khirarkhi. Sedangkan dalam "Kamus Umum Bahasa Indonesia" oleh Poerwodarminto, lalu lintas mempunyai arti, antara lain :

1. (Berjalan) bolak-balik, hilir-mudik;
2. Perihal perjalanan dijalanan dan sebagainya;
3. Perhubungan antara tempat dengan tempat lain.

Berdasarkan pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah gerak perpindahan kendaraan dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Menurut Pasal 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu sebagai berikut:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
3. Pelanggaran Lalu Lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan Undang- Undang Lalu Lintas atau aturan pelaksana baik yang dapat ataupun yang tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda tetapi dapat mengganggu ketertiban dan kecelakaan Lalu Lintas.
4. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air.

Dalam lalu lintas, kapasitas jalan turun bukan saja karena lebar efektif jalan berkurang, tetapi juga karena pejalan kaki yang terpaksa menggunakan jalur jalan untuk kendaraan karena terotoar sudah di pakai untuk berdagang. Maka dari itu, karakteristik lalu lintas tidak dapat dipisahkan dari pengemudi, kendaraan, jalan, dan pejalan kaki. Disamping dengan adanya karakteristik lalu lintas, pengemudi, kendaraan, jalan, dan pejalan kaki juga memiliki karakteristik yang membedakan dari satu pengertian ke pengertian lainnya.

Ketentuan-ketentuan tersebut menjelaskan bahwa lalu lintas bukan hanya persoalan teknis kendaraan, tetapi juga hukum perilaku pengemudi dan pengguna jalan lainnya. Rauf, Arfa, dan Siregar (2021) menambahkan bahwa pelanggaran terhadap prinsip- prinsip tersebut, khususnya oleh anak di bawah umur, dapat menimbulkan risiko hukum dan keselamatan.

Lalu lintas yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan modal transportasi lain. Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasikan unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh dan berdayaguna dan berhasil. Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperlihatkan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, Pelanggaran Lalu Lintas di Bawah Umur.

Hukum pidana alam menunjukkan adanya suatu perbuatan atau tindakan manusia yang melanggar hukum atau undang-undang berarti melakukan suatu tindak pidana atau delik. Pelanggaran lalu lintas dapat pula digolongkan berdasarkan petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, didalam kesepakatan bersama forum

Mahkamah Agung, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kejaksaan Agung, dan Kepolisian (selanjutanya disebut Mahkumjakpol), yaitu :

1. Pelanggaran lalu lintas bergerak (Moving Violation) misalnya pelanggaran kecepatan;
2. Pelanggaran lalu lintas berhenti (Standing Violation) misalnya melanggar rambu-rambu larangan berhenti;
3. Pelanggaran lalu lintas lainnya (Other Violation) misalnya tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).12 Ketiga pelanggaran lalu lintas tersebut gradasinya akan ditentukan oleh akibat yang ditimbulkan, antara lain :
   a. Mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
   b. Mengakibatkan kemacetan lalu lintas;
   c. Mengakibatkan kerusakan prasarana jalan dan sarana angkutan;
   d. Menimbulkan ketidaktertiban dan ketidakteraturan;
   e. Menimbulkan polusi;

Sesuai penjelasan Pasal 211, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHAP (Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana) yang dimaksud dengan perkara pelanggaran lalu lintras jalan tertetu adalah :

1. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi membahayakan ketertiban dan keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.

2. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya telah kadaluarsa.

3. Memberikan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

4. Tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan lalu lintas jalan, perlengkapan, pemuatan kendaraan, dan syarat penggan dengan kendaraan lain.

5. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada dijalan tanpa dilengkapi plat tanda kendaraan yang sah, sesuai dengan STNK yang bersangkutan.

Pengertian umum yang diatur oleh Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, tidak ditemukan adanya pengertian secara spesifik tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas. penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana Aturan Hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban, bagaimana pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar dan bagaimana kebijakan hukum dalam Upaya

penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar.

Metode penelitian yaitu dengan menggunakan jenis penelitian hukum yuridis normatif atau doktriner yang juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, yang memiliki sifat deskripstif analisis. Menggunakan teknik penelitian kepustakaan (Library Research): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum. Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). Kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Kabupaten Gianyar dilakukan secara Penal dengan mengupayakan perdamaian bagi para pihak dan upaya non penal yaitu upaya preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, Upaya represif (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

Sepeda motor merupakan salah satu jenis kendaraan bermotor yang saat ini sangat populer dan banyak digunakan oleh masyarakat di seluruh dunia, termasuk di Indonesia. Sepeda motor memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan sehari- hari, terutama sebagai alat transportasi yang efisien, cepat, dan terjangkau oleh berbagai lapisan masyarakat.

Perkembangan sepeda motor juga telah memberikan dampak besar dalam berbagai bidang, baik dalam aspek sosial, ekonomi, maupun budaya. Secara umum, sepeda motor dapat diartikan sebagai kendaraan bermotor yang menggunakan dua roda atau tiga roda, yang digerakkan oleh mesin dan dikendalikan oleh seorang pengendara dengan menggunakan setang sebagai alat kemudi. Sepeda motor didesain untuk mengangkut satu atau dua orang, meskipun dalam praktiknya, terutama di negara berkembang, sepeda motor kerap digunakan untuk mengangkut lebih dari jumlah yang dianjurkan, termasuk barang-barang bawaan.

2.3 Profil Satlantas Polres Gianyar

Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Gianyar merupakan unsur pelaksana utama di bidang lalu lintas yang berada di bawah Polres Gianyar. Satuan ini bertugas melaksanakan kegiatan penegakan hukum, patroli, pelayanan SIM, serta pembinaan dan penyuluhan kepada masyarakat dalam rangka menciptakan keamanan,keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (Korlantas Polri, 2024). Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar pada awal tahun 2025 dijabat oleh AKP Adrian Rizki Ramadhan, menggantikan pejabat sebelumnya dalam rotasi jabatan berdasarkan keputusan internal Kepolisian Daerah Bali (bali.polri.go.id, 2024). keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (Korlantas Polri, 2024). Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar pada awal tahun 2025 dijabat oleh AKP Adrian Rizki Ramadhan, menggantikan pejabat sebelumnya dalam rotasi jabatan berdasarkan Keputusan internal Kepolisian Daerah Bali (bali.polri.go.id, 2024).

Dalam pelaksanaan tugasnya, Satlantas Polres Gianyar membagi kegiatan operasional menjadi beberapa unit, antara lain Unit Penindakan dan Pengaturan Lalu Lintas, Unit Regident (Registrasi dan Identifikasi), serta Unit Dikmas Lantas (Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas). Dalam bidang penegakan hukum, Satlantas Polres Gianyar aktif melakukan patroli hunting system, yaitu metode penegakan hukum terhadap pelanggaran kasat mata seperti penggunaan knalpot bising, pelat nomor palsu atau tidak terpasang, pengendara tanpa helm, penggunaan ponsel saat berkendara, serta melawan arus. Penindakan tersebut dilaksanakan dalam rangka Operasi Cipta Kondisi menjelang hari besar keagamaan maupun agenda nasional lainnya (Polres Gianyar, 2024).

Selain penindakan represif, pendekatan preventif dilakukan melalui program Operasi Keselamatan Agung 2024, yang bertujuan meningkatkan kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan. Dalam operasi tersebut, personel Satlantas membagikan helm SNI, bunga, cokelat, dan edukasi tertib berlalu lintas kepada pengendara yang mematuhi peraturan.

Unit ini diawasi langsung oleh Kapolres Gianyar dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan. Pada awal 2024, dilakukan inspeksi mendadak terhadap ruang pelayanan Satlantas dan pelayanan administrasi lainnya seperti SKCK, sidik jari, dan SPKT, guna memastikan bahwa seluruh prosedur pelayanan telah memenuhi standar kualitas dan transparansi (Baliilu, 2024). Satlantas Polres Gianyar juga menjadi salah satu satuan wilayah yang terlibat dalam uji coba dan supervisi program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) bersama Puslitbang Mabes Polri pada tahun 2024. Kegiatan supervisi ini bertujuan mendorong

pemanfaatan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas secara elektronik, khususnya di wilayah wisata seperti Ubud dan Gianyar Kota yang sering dilalui wisatawan asing (Pers Indonesia, 2024).

Capaian kinerja Satlantas Polres Gianyar mendapat pengakuan dalam peringatan Hari Lalu Lintas Bhayangkara ke-68 tahun 2023, di mana satuan ini meraih penghargaan sebagai Kategori Terbaik 1 dalam jumlah penindakan pelanggaran lalu lintas oleh warga negara asing (Newsyess, 2023). Penghargaan tersebut menjadi indikator efektivitas penegakan hukum serta kesiapan personel dalam menghadapi pelanggaran lalu lintas di daerah wisata.

Tugas pokok Satlantas Polres Gianyar meliputi:

1. Melakukan penegakan hukum lalu lintas, termasuk razia kasat mata dan tindakan terhadap pelanggaran pelindung keselamatan seperti helm, knalpot brong, pelat nomor, serta penggunaan ponsel saat berkendara.
2. Menjalankan pendekatan edukatif dan humanis, seperti pada program Operasi Keselamatan Agung, dengan membagikan helm dan bunga Menerapkan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) sebagai sistem penegakan berbasis teknologi, sesuai dengan arahan Puslitbang Mabes Polri pada supervisi tahun 2024 di Polres Gianyar.

Dalam kegiatan pelayanan publik, Satlantas Polres Gianyar mengelola:

Satuan Penyelenggara Administrasi SIM (Satpas) untuk pembuatan dan perpanjangan Surat Izin Mengemudi.

1. SKCK Center untuk penerbitan Surat Keterangan Catatan Kepolisian.
2. Pelayanan sidik jari dan SPKT (Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu).

Pada aspek operasional, Satlantas Polres Gianyar juga memiliki capaian prestasi, antara lain penghargaan sebagai kategori terbaik 1 dalam penindakan pelanggaran lalu lintas oleh warga negara asing pada periode Januari–Agustus 2023. Penghargaan tersebut disampaikan dalam rangka Hari Lalu Lintas Bhayangkara ke–68, dan menjadi pengakuan atas efektivitas penegakan hukum yang dilakukan Satlantas Polres Gianyar di wilayah wisatawan mancanegara seperti Ubud.[13]

[13] Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar, **LaporanCapaianKinerjaSatlantas Polres Gianyar Periode Januari–Agustus 2023**, (Gianyar: Polres Gianyar, 2023), hlm. 45.