

FAKTOR-FAKTOR PELANGGARAN TERHADAP PASAL 107 AYAT (2) UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (UULLAJ)

(Studi di Wilayah Hukum Polres Sampang)

Muhammad Prama Cahya Ramadhani¹M Taufik, Diyan Isnaeni.

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jl. Mayjen Haryono Nomor 193, Kota Malang
Email :mpramacahyar98@gmail.com

ABSTRACT

This research is motivated by the provisions of Article 107 paragraph (2) of the Traffic Accident and Road Transportation Law which requires motorists of two-wheeled motorized vehicles to turn on their main lights during the day. The formulation of the problem is regarding the implementation of the provisions of the article in the Sampang Police Area, the factors of community non-compliance with the article and the efforts made by the Sampang Police to overcome this. This study uses the Juridical Empirical Method with a Sociological Juridical approach. The results of the study indicate that the implementation of the said Article in Sampang has been implemented even though there are some who have not complied. The disobedience of some Sampang people to turn on the main lights during the day is due to ignorance about the rules, thinking that turning on the main lights during the day is a waste of time, a waste, and adds to the heat of the air.

Keywords: *Traffic Accident, Motorcycle*

ABSTRAK

Penelitian ini dilatar belakangi oleh adanya ketentuan pasal 107 ayat (2) UU Lalu Lintas Kecelakaan dan Angkutan Jalan yang mewajibkan pengendara kendaraan bermotor roda dua menyalakan lampu utama pada siang hari. Rumusan masalahnya yaitu mengenai Pelaksanaan Ketentuan Pasal tersebut di Wilayah Polres Sampang, faktor-faktor ketidakpatuhan masyarakat terhadap pasal tersebut dan upaya yang dilakukan oleh Pihak Kepolisian Sampang untuk mengatasi hal tersebut. Penelitian ini menggunakan Metode Yuridis Empiris dengan pendekatan Yuridis Sosiologis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pelaksanaan Pasal tersebut di Sampang sudah dilaksanakan meskipun ada sebagian yang belum mematuhi. Ketidakpatuhan sebagian masyarakat Sampang untuk menyalakan lampu utama di siang hari disebabkan karena ketidaktahuan tentang aturan tersebut, beranggapan jika menyalakan lampu utama di siang hari adalah perbuatan yang sia-sia, suatu pemborosan, dan menambah panasnya udara.

Kata Kunci : Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Menyalakn Lampu di Siang Hari

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematianmanusiaatau binatang. Menurut WHO, bahwa kecelakaan lalu-lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun. Menurut data Kepolisian, di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga

¹ Mahasiswa Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.²

Kondisi memprihatinkan di tengah masyarakat seringkali terkait dengan ulah atau sepek terjang manusia. Artinya dalam hidup ini, manusia menghadapi ujian, tantangan, dan bahaya atau bencana, serta problematika, tidaklah sama sesuai dengan aktifitas yang dijalannya. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.³

Perbedaan aktifitas di jalan raya, bisa mengakibatkan perbedaan resiko yang diterimanya. Ada resiko kecil, namun juga ada resiko besar. Ada korban luka-luka ringan dan tidak sedikit pula yang sampai menemui ajal (meninggal dunia). Tidak sedikit seseorang yang menghadapi masalah secara serius dan memprihatinkan, sedangkan ada orang lain yang hanya menghadapi problem ringan. Ada yang menghadapi kasus hukum yang tidak tergolong menimbulkan kerugian besar, namun ada seseorang lain yang akibat perilakunya menimbulkan kerugian besar bagi orang lain. Kerugian ini bisa diperolehnya pada saat menjalani aktifitas di jalan raya. Problem memang tidak diinginkan oleh manusia, apalagi problem berat. Sayangnya tidak ada aktifitas manusia yang tidak lepas dari problem yang menyimpannya. Hal ini menunjukkan, bahwa problem atau kasus-kasus yang merugikan sesama manusia di Indonesia dari waktu ke waktu semakin banyak dan beragam dan kerugian yang ditimbulkannya tidaklah sama. Jika dibaca melalui media massa, tidak sulit ditemukan beberapa kasus yang berhubungan dengan kesehatan dan keselamatan orang lain seperti kasus kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan lalu lintas telah menjadi obyek pemberitaan setiap hari di berbagai media massa, baik di tingkat nasional maupun lokal.

²https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr diakses tanggal 5 Juli 2021

³ Andrew R.Cecil, et al, Penegakan Hukum Lalu Lintas, Panduan bagi Para Polisi dan Pengendara, Nuansa, Bandung, hal.33.

Di tengah masyarakat, ada saja berita yang menyebutkan tentang kerugian atau penderitaan yang dialami orang atau sekelompok orang akibat perbuatan seseorang atau sekelompok orang. Seseorang ini terkadang tidak menyadari kalau apa yang diperbuatnya mengakibatkan penderitaan atau kerugian besar bagi orang lain.

Begitu pula dengan permasalahan kecelakaan lalu lintas di jalan raya dewasa ini semakin memprihatinkan. Dari tahun ke tahun, pengguna jalan raya semakin tidak bisa nyaman menikmati perjalanan akibat gampangnyanya nyawa terancam oleh kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu jenis "penyakit" sosial di jalanan yang mengakibatkan banyak terjadinya berbagai bentuk keprihatinan. Keprihatinan ini terkadang hanya muncul sesaat atau pada saat kasus kecelakaan terjadi, namun setelah itu, seolah masing-masing orang melupakannya dan kembali pada aktifitas semula yang sama-sama mengabaikan rambu lalu lintas atau etika mengemudi di jalan raya⁴.

Ada saja pengemudi yang tidak tertib dalam berlalu lintas di jalan raya yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang berakibat luka hingga nyawa melayang (meninggal dunia). Manusia (pengguna jalan) meninggal di jalan sudah menjadi cerita sehari-hari di masyarakat. Setiap hari selalu mendengar, atau membaca berita-berita terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan berbagai sebab, dan diantara sebab yang sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas adalah Human Error (Kesalahan Manusia).

Beragam perilaku mansasia di jalan raya, ada pengguna jalan yang tertib mematuhi aturan yang berlaku dalam mengemudikan kendaraannya, sementara ada yang lainnya yang tidak tertib, seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, yang kemudian mengakibatkan benturan atau tabrakan. Akibat pelanggaran seseorang ini, pengguna jalan yang lain mnanggung akibatnya yaitu ikut menjadi korban kecelakaan lalu lintas yang berakibat kerugian fisik (luka, meninggal) dan juga kerugian materiil (harta benda).

Pengemudi yang mengabaikan rambu-rambu lintas ini sangat mudah dijumpai, apalagi pada saat kondisi jalanan sedang sepi, atau dianggap tidak adanya penjagaan, atau sedang macet akibat adanya aktifitas tertentu atau kejadian. Pengemudi atau pengendara terkadang mengambil sikap nekad dan menerabas ketika dianggapnya ada peluang yang menguntungkan dirinya, meskipun hal ini rawan membahayakan keselamatan orang lain.

⁴Abdul Munir, *Pengemudi Kendaraan Menjadi Pembunuh di Jalanan*, Bintang Pena, Bandung, 2007.hal.15

Kasus kecelakaan lalu lintas dari waktu ke waktu semakin memprihatinkan akibat ulah atau perilaku pengemudi/pengendara yang tidak terkendali, yang hanya mengikuti emosi atau keinginan supaya cepat sampai di tujuan. Lalu lintas di jalan raya merupakan salah satu sarana transportasi perlu dikembangkan dalam satu kesatuan sistem yang dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamiskan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan perundang-undangan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya guna dan berhasil guna.

Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan Kendaraan, termasuk pengawasan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan modernisasi sarana dan Prasarana Lalu Lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas⁵.

Sewaktu menjabat sebagai Menteri Perhubungan, Hatta Rajasa menyatakan, bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 3 di Indonesia. Setiap tahunnya rata-rata 30.000 nyawa melayang di jalan raya. Dengan angka setinggi itu, Indonesia duduk di peringkat ke-3 negara di ASEAN yang jumlah kecelakaan lalu lintasnya paling tinggi. Sekadar diketahui, penyebab kematian nomor 1 dan 2 adalah penyakit jantung dan stroke. Data dephub menyebutkan mayoritas penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah kondisi kendaraan yang tidak laik jalan dan kelelahan fisik pengemudi. Hal ini perlu tindakan drastis dalam penegakan hukum dan disiplin yang tinggi untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Untuk itu, lanjut Hatta, pihaknya bersama instansi terkait tengah merumuskan metode memperketat pemberian lisensi kepada pengemudi kendaraan umum.

Berbagai macam sarana transportasi darat baik roda dua (R2) maupun rodan empat (R4) atau lebih. Masyarakat Indonesia pada umumnya sangat menyukai sarana transportasi sepeda motor karena jenis kendaraan ini lebih ekonomis dan cepat sampai di tujuan (efektif

⁵Penjelasan Umum Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

dan efisien). Namun, di sisi lain, sepeda motor merupakan kendaraan yang rentan terhadap terjadinya kecelakaan. Salah satunya adalah karena desain kendaraan yang tidak memiliki kabin sebagai pelindung juga faktor pengemudinya. Banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan roda dua (sepeda motor), hal ini dapat dimaklumi karena jumlah sepeda motor dari waktu ke waktu semakin meningkat hal ini karena tidak ada pembatasan. Jumlah sepeda motor semakin meningkat bahkan dikatakan melonjak dengan adanya transportasi yang berbasis online.

Dirjen Hubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Budi Setiyadi menilai tingkat keselamatan dalam berlalulintas di Indonesia sangat memprihatinkan. Tingginya angka kecelakaan bahkan menjadikan Indonesia yang terburuk dalam keselamatan berlalu lintas di banding negara-negara Asia lainnya . "Kita malu dengan negara lain, Indonesia salah satu negara yang tingkat keselamatannya buruk, ditandai dengan banyak kecelakaan dan banyak korban meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas,"⁶

Menurut dia, negara Asia Tenggara lainnya lebih maju daripada Indonesia di bidang Transportasi. Budi membandingkan dengan Thailand dan Vietnam yang sistem transportasinya dianggap lebih maju dibanding Indonesia. "Apa kita tidak malu dengan Thailand dan Vietnam? Katanya kita negara yang sudah sedemikian cepat untuk maju di bidang transportasi. Ini satu momen pintu masuk dan pintu lainnya akan kita laksanakan kembali,"⁷ Dalam berlalu lintas, setiap orang yang menggunakan jalan raya seharusnya mematuhi tatanan atau hukum yang berlaku, yaitu mematuhi Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Sayangnya setiap pengguna jalan banyak yang tidak memahami norma yuridis yang berlaku tersebut. Ada saja pengguna jalan yang bersikap ugal-ugalan, kebut-kebutan, dan main serobot, yang mengakibatkan tertib berlalu lintas tidak terkendali. Dalam kondisi tertib lalu lintas tidak lagi terkendali ini, sulit bisa dicegah dari kemungkinan jatuhnya korban pelanggaran lalu lintas, yang diantara korbannya meninggal dunia.

Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah dalam rangka menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas, salah satunya dengan mengundang Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. seperti yang tertuang dalam pasal 107 UU RI Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi sebagai berikut:

⁶<https://www.liputan6.com/news/read/3190839/kemenhub-tingkat-keselamatan-lalu-lintas-di-indonesia-buruk>

⁷Ibid

(1)Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.

(2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Dalam pasal 107 ayat (1) menjelaskan tentang kewajiban menyalakan lampu utama kendaraan bermotor pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Adalah sebuah kewajiban menyalakan lampu pada malam hari karena situasinya gelap. Sedangkan yang dimaksud atau menyalakan lampu pada kondisi-kondisi tertentu dalam penjelasan pasal 107 ayat (1) adalah Yang dimaksud dengan “kondisi tertentu” adalah kondisi jarak pandang terbatas karena gelap, hujan lebat, terowongan, dan kabut. Hal ini menyalakan lampu dimaksudkan untuk memberikan perhatian pada pengguna jalan yang lain.

Sedangkan pada pasal 107 ayat (2) adanya kewajiban menyalakan lampu pada siang hari. Dalam penjelasan pasal demi pasal dinyatakan “sudah Jelas”. Ketentuan mungkin dimaksudkan adanya kewajiban untuk menyalakan lampu pada siang hari agar pengguna kendaraan lebih berhati-hati juga untuk keselamatan berkendara. Adapun tujuan dituangkannya pertauran tersebut adalah untuk menghindari kecelakaan lalu lintas yang banyak menimpa pengendara dan mengakibatkan banyak kerugian baik materiil maupun korban meninggal dunia. Untuk ketentuan pidananya dari pasal 107 ayat (2) undang-undang lalu lintas tertuang dalam Pasal 293 ayat (2) di mana 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 Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah). Penelitian ini menggunakan pendekatan *Juridis Sosiologis*.

PEMBAHASAN

Faktor-Faktor Pelanggaran Terhadap Pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 di Wilayah Polres Sampang.

Dari penelitian yang penulis lakukan terhadap 50 responden di Wilayah Kabupaten Sampang, 34 pengendara yang menyalakan lampu pada siang hari, selebihnya 16 penegendara tidak menyalakan lampu⁸,

⁸ Hasil penelitian pada bulan desember 2020

Ini berarti bahwa hanya 68% masyarakat pengguna kendaraan bermotor roda dua yang mematuhi atau melaksanakan ketentuan pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009, selebihnya 32% tidak mematuhi ketentuan pasal tersebut.

Mengapa mereka tidak mematuhi ketentuan pasal 107 ayat (2) UU Lalin tersebut? Terhadap pertanyaan ini beragam jawaban yang diberikan oleh pengguna kendaraan beermotor roda dua yaitu:

1. Tidak mengetahui adanya peraturan tersebut;
2. Menyalakan lampu siang hari adalah perbuatan sia-sia atau mubatzdzir;
3. Pemborosan karena dop lampu kendaraan cepat putus;
4. Menambah panasnya udara⁹.

Dari berbagai jawaban mengapa mereka tidak mematuhi peraturan pasal 107 ayat (2) UU Lalin tersebut secara logika dapat diterima karena memang sepintas dapat kita katakan bahwa menyalakan lampu utama pada siang hari merupakan suatu hal yang tidak bermanfaat.

Sementara pembentuk undang-undang membuat ketentuan demikian dilandasi keinginan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, karena menyalakan lampu dapat memberi sinyal pada pengendara lain untuk lebih berhati-hati. Dengan kehati-hatian dalam berkendara atau dengan kewaspadaan yang tinggi dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Ini artinya bahwa ketaatan mereka kepada peraturan bukan karena mereka merasakan manfaatnya suatu peraturan tertentu sebagaimana filosofi setiap adanya norma-norma. Ketaatan mereka karena takut pada petugas ini hakekatnya sama dengan tidak taat pada peraturan akan tetapi hanya takut karena ada petugas yang mengawasi sehingga apabila tidak ada petugas kemungkinan mereka akan melanggar peraturan yang dimaksud.

Sedangkan pada sisi lain mereka yang mematuhi ketentuan pasal 107 ayat (2) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada beberapa alasan, salah satunya mereka tunduk pada peraturan dan takut ditilang oleh petugas lalu lintas. Dari data responden tersebut tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa ketentuan pasal 107 ayat (2) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah dilaksanakan oleh sebagian besar pengendara kendaraan bermotor roda dua dengan berbagai faktor. Beberapa faktor tersebut yaitu:¹⁰

1. Kendaraan bermotor roda tipe-tipe terbaru sudah secara otomatis lampu utamanya selalu menyala apabila dioperasikan;

⁹ Hasil wawancara dengan beberapa responden tanggal 10 sd.15 Desember 2020.

¹⁰ Wawancara dengan petugas kepolisian Polres Sampang

2. Masyarakat sudah mengetahui peraturan lalu lintas yang terkait dengan pasal 107 ayat (2) tersebut, sehingga sudah muncul kesadaran
3. Penegakan hukum terhadap pelanggaran tersebut selalu dilakukan sehingga pelanggar menjadi takut (jera).

Terkait dengan efektifitas pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 yang menyangkut ketentuan menyalakan lampu utama pada siang hari untuk kendaraan bermotor roda dua sampai saat ini masih sudah efektif meskipun tidak sampai 100 prosen kepatuhan masyarakat.¹¹

Tindakan Polisi terhadap Pelanggar

Sanksi terhadap pelanggaran ketentuan pasal 107 UU RI Nomor 22 Tahun 2009 adalah seperti tertuang dalam ketentuan pasal 293.

Pasal 293

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Upaya-upaya Kepolisian Resort Sampang Aga Mematuhi Ketentuan Pasal 107 ayat (2)

Kepatuhan kepada ketentuan pasal 107 ayat (2) saat ini terus mengalami peningkatan, artinya masyarakat sudah banyak mematuhi ketentuan pasal tersebut. Hal ini terjadi karena berbagai faktor yaitu :

- 1, Kendaran-kendaran roda dua tipe-tipe terbaru sudah secara otomatis lampu utamanya selalu menyala apabila dioperasikan;
2. Sudah mulai muncul kesadaran tentang manfaat menyalakan lampu utama pada siang hari yaitu untuk memberikan sinyal bagi pengendara lain sehingga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

¹¹ Wawancara dengan Bapak Ali Mashudin selaku Kepala Seksi Penataan Pertanahan dan Pemberdayaan di Kantor Pertanahan Kabupaten Sampang

3. Takut pada ketegasan aparat kepolisian yang bertugas apabila melakukan pelanggaran karena bersanksi akan ditilang.¹²

Ketidak efektifan suatu peraturan disebabkan oleh berbagai faktor seperti yang telah penulis paparkan di atas. Salah satu faktornya adalah masyarakat tidak memahami dasar filosofis adanya peraturan tersebut. Seringkali masyarakat hanya mengetahui hal-hal yang tersurat dalam peraturan tersebut yang tampak dalam bunyi suatu pasal misalnya seperti ketentuan pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009.

Keberadaan ketentuan pasal 107 ayat (2) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU RI Nomor 22 Tahun 2009) pernah diajukan Uji Materiil ke Mahkamah Konstitusi Negara Republik Indonesia oleh dua orang mahasiswa akan tetapi permohonannya ditolak oleh Hakim Konstitusi. Mahkamah berpendapat bahwa keberadaan pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 tetap harus ada dalam rangka untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Sementara Kepala Korps Lalu Lintas (Kakorlantas) Polri Irjen Pol Istiono mengatakan, lampu utama sepeda motor wajib dinyalakan pada siang hari bertujuan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas. Lampu yang menyala diyakini bisa membuat pengendara konsentrasi. "Iya (mengurangi tingkat kecelakaan), menyesuaikan standar keselamatan internasional. Aturan lampu utama sepeda motor wajib dinyalakan pada siang hari dilatarbelakangi tingginya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan pengendara sepeda motor. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang berakibat fatal mencapai lebih 60 persen disebabkan pengendara sepeda motor¹³

Suatu peraturan dibuat salah satunya dengan tujuan dalam rangka untuk merubah perilaku masyarakat (*Law as a tool social engenering*), begitu juga ketentuan pasal 107 ayat (2) tersebut. Banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang menyebabkan korban luka bahkan meninggal dunia lebih banyak disebabkan kelalaian dan kurang hati-hatian pengendara kendaraan bermotor. Menyalakan lampu utama pada siang hari dimaksudkan untuk memberi sinyal kepada pengendara lain sehingga lebih berhati-hati dalam berkendara. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya-upaya untuk mengefektifkan ketentuan pasal 107 ayat (2) sebagai berikut:

a. Pengadaan sarana dan prasarana penunjang

¹² Wawancara dengan Kasat Lantas Polres Sampang

¹³<https://megapolitan.kompas.com/read/2020/01/12/12055731/mengapa-dibuat-aturan-lampu-motor-wajib-nyala-siang-hari-ini-penjelasan?page=all>

Pengadaan rambu-rambu lalu lintas. Penempatan rambu-rambu tersebut harus dikoordinasikan dengan dinas terkait yaitu dinas perhubungan dan dinas pariwisata. Dengan adanya rambu-rambu lalu lintas di setiap jalan maka akan lebih memudahkan bagi pengendara dan pemakai jalan untuk memahami peraturan lalu lintas.

b. Perlu meningkatkan sosialisasi

Sosialisasi terhadap adanya peraturan yang baru harus terus dilakukan dengan segala metode dan pendekatan. Ketentuan pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 secara substansi atau isi peraturan sepertinya kurang umum dan agak asing bagi masyarakat. Oleh karena itu sosialisasi terhadap peraturan yang demikian harus intensif sampai masyarakat betul-betul memahami filosofi peraturan tersebut.

c. Ketegasan Petugas dalam memberi sanksi

Apabila tahap sosialisasi sudah cukup memadai, maka perlu melakukan tindakan-tindakan yang tegas kepada pelanggar peraturan. Hal ini dilakukan dalam rangka untuk memberi efek jera bagi para pelanggar peraturan. Ini berarti bahwa bagi pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari harus ditilang.

Apabila ketegasan ini dilakukan maka secara perlahan akan berkurang pelanggaran yang dilakukan masyarakat. Dalam pasal 293 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009, apabila melakukan pelanggaran terhadap ketentuan pasal 107 ayat (2) maka akan kena denda maksimal Rp. 100,000,- (seratus ribu rupiah). Dengan demikian orang berfikir daripada mengeluarkan uang Rp. 100.000,- Cuma-Cuma lebih baik dimanfaatkan untuk keperluan yang lain.

KESIMPULAN

1. FaktorFaktor yang mempengaruhi Berlakunya pasal 107 ayat (2) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 yaitu:

- a. Substansi atau isi dari ketentuan pasal 107 ayat (2) tidak umum bahkan tidak sesuai dengan kebiasaan pada umumnya yaitu menyalakan lampu pada malam hari dan mematikan lampu pada siang hari
- b. Kurangnya sosialisasi,
Untuk peraturan yang baru memang perlu sosialisasi yang terus menerus agar supaya masyarakat betul-betul memahami isi dari peraturan tersebut. Untuk sosialisasi seringkali terkendala biaya, waktu, sumber daya manusia bahkan keadaan geografis wilayah, seperti di wilayah Kabupaten Malang yang meliputi 37 Kecamatan dan sebagian besar pedesaan.
- c. Ketegasan aparat dalam menegakkan suatu peraturan memegang peranan penting terhadap efektifitas berlakunya peraturan tersebut. Aparat masih sering kompromistis terhadap pelanggar ketentuan ini.

2. Upaya-upaya yang Dilakukan Agar Ketentuan Pasal 107 ayat (2) Lebih dipatuhi Masyarakat sebagai berikut:
- a. Pengadaan sarana dan prasarana penunjang seperti pengadaan, penambahan dan perbaikan rambu-rambu lalu lintas, sehingga masyarakat menjadi lebih paham
 - b. Perlu meningkatkan sosialisasi terkait dengan kewajiban menyalakan lampu utama kendaraan bermotor roda dua pada siang hari. Sosialisasi ini terus dilakukan agar masyarakat paham makna dari adanya peraturan tersebut.
 - c. Perlu ketegasan petugas dalam menegakkan ketentuan pasal tersebut.

SARAN

1. Agar suatu peraturan dapat berlaku efektif, maka perlu pemahaman masyarakat adanya peraturan tersebut. Oleh karena itu sosialisasi suatu peraturan tidak semata-mata memaparkan teks peraturan tersebut, akan tetapi perlu disampaikan landasan filosofisnya. Dengan demikian masyarakat tidak hanya mengetahui apa yang tersurat dalam peraturan akan tetapi juga betul-betul mengetahui makna yang tersirat di dalamnya.
2. Ketentuan pasal 107 ayat (2) harus ditegakkan agar tetap menjadi hukum yang hidup, artinya peraturan tersebut ada dan masyarakat mematuhi peraturan tersebut dan jangan sebaliknya menjadi hukum yang mati artinya peraturan tersebut itu ada, tetapi masyarakat tidak mematuhi. Untuk mencapai hal yang demikian ketegasan petugas tanpa kompromi

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdul Hamid, Rimba Jalan Raya, makalah, disampaikan dalam diskusi di Lintas Budaya dan HAM, Malang, 2011.

Abdul Munir, *Pengemudi Kendaraan Menjadi Pembunuh di Jalanan*, Bintang Pena, Bandung, 2007.

Abd.Wahid, *Kriminologi dan Kejahatan Kontemporer*, Fak. Hukum UNISMA, Malang, 2002.

Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2001.

CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2000.

Panduan lantas 2006, Dirlantas Polri

DINAMIKA

ISSN (Print) : ISSN (Online) : 2745-9829

Volume 27 Nomor 16 Bulan Juli Tahun 2021, 2310-2321

Polisi Negara Republik Indonesia, *Himpunan Bujuklak, Bujuklap dan Bujukmin Proses Penyidikan Tindak Pidana*, tp, Jakarta, 2001

Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*, CV. Mandar Maju, Bandung, 1990.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Rajawali Pres, Jakarta, 2001.

Satjipto Rahardjo, 2000, Ilmu Hukum, Citra Adtya, Bandung.

Sunardi dan Fanny T., *Tindak Pidana Terhadap Nyawa dan Badan*, Fak. Hukum UNISMA, Malang, 2001.

Rony Haritijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Bandung, 1988.

Peraturan Perundang-undangan

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

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia