

## LEGALITAS PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH ANGKOT PETE-PETE DI KOTA MAKASSAR

Nirwana<sup>1</sup>, Marilang<sup>2</sup>  
Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar  
nirwanakudet96@gmail.com

### Abstrak

Pelanggaran oleh supir angkot (pete-pete) di Antang Manggala Kota Makassar dari waktu ke waktu telah meningkat, Ini disebabkan oleh manusia itu sendiri kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan-kepentingan manusia ceroboh, Lalai, bahkan kesengajaan menjadi actor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas Penulis didorong untuk melakukan penelitian tentang penegakan hukum dan sanksi pidana terhadap pelanggar lalu lintas oleh Angkot (Pete-pete). Penulis menggunakan jenis penelitian normatif hukum dimana menggunakan studi literatur dan wawancara untuk memperoleh data. Berdasarkan ketentuan Pasal 273-pasal 313 undang-undang nomor 22 tahun 2009. Penulis dapat menyimpulkan bahwa hak sanksi untuk diterapkan ialah Pidana kurungan dan pidana denda serta pidana tambahan.

**Kata Kunci:** *Pelanggaran, Lalu Lintas, Angkot (Pete-pete)*

### Abstract

*Violations by angkot drivers (pete-pete) in Antang Manggala Makassar City from time to time have increased. This is caused by humans themselves lack of awareness of traffic rules and careless interests, careless, even intentionally becoming the dominant actor of past violations The author is encouraged to conduct research on law enforcement and criminal sanctions against traffic violators by Angkot (Pete-pete) . The author uses a type of legal normative research which uses literature studies and interviews to obtain data. Based on the provisions of Article 273-article 313 of law number 22 of 2009. The author can conclude that the right of sanctions to be applied is criminal confinement and additional fines and penalties.*

**Keywords :** *Violation, Traffic, City Transport*

## PENDAHULUAN

Secara umum, masyarakat melakukan pergerakan dari satu tempat ketempat lain atau dengan tujuan berbeda-beda tentunya membutuhkan sarana penunjang pergerakan baik berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum.

Lalu lintas dan angkutan jalan dalam hal ini merupakan bidang kegiatan yang mempunyai peranan yang sangat penting karena memiliki posisi strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara yang berwawasan lingkungan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional.

Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya Karena masih banyak masyarakat yang tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau menengah kebawah yang belum tentu mampu memiliki kendaraan pribadi. Seperti halnya kota Makassar, masih banyak kelompok

masyarakat yang sangat bergantung pada angkuatan umum dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Di dalam pembagian hukum Konvensional, hukum pidana termasuk bidang hukum publik. Artinya hukum pidana mengatur hubungan antara warga Negara, Negara dengan Negara dan menitik beratkan kepada kepentingan umum atau kepentingan publik.

Lalu lintas mempunyai kedudukan yang sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat. Fungsi lalu lintas dapat di samakan dengan fungsi peredaran darah manusia. Kesehatan manusia itu tergantung dari kesempurnaan aliran darah menunaikan fungsinya. Ketidaksempurnaan apalagi kemacetan dalam peredaran darah akan menimbulkan berbagai penyakit. Demikian pula halnya dengan lalu lintas, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas mengidahkan faktor efisien untuk menjamin terwujudnya keajahteraan bagi rakyat dan Negara. Akan tetapi, sebaiknya lalu lintas yang tidak aman dan tidak lancar serta tidak tertib dan efisien akan membawa berbagai kesulitan bagi masyarakat.<sup>1</sup>

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari keseluruhan pelosok tanah air bahkan dari dan keluar negeri. Disamping itu, transportasi juga berperan dalam sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun boleh berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasil lainnya. Menyadari peran transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus di tata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.<sup>2</sup>

Pembangunan yang dilaksanakan Indonesia adalah pembangunan di segala bidang yang merupakan suatu bagian dari proses modernisasi yang menciptakan kesejahteraan dan ketentraman bagi masyarakat Indonesia. Pembangunan yang ada saat ini tentu saja memiliki kelebihan dan kekurangan. dan salah satu kekurangan yang paling sering ditemui adalah tingginya tingkat kemacetan pada jam-jam sibuk. Kemacetan merupakan salah satu dampak negatif dari semakin majunya pembangunan khususnya di bidang produksi kendaraan

---

<sup>1</sup>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Jakarta Pusat: Ditlantas Babinkam Polri), h. 166.

<sup>2</sup>Frans Maramis, *Hukum Pidana Umum dan Tertulis Di Indonesia*, (Jakarta: Rajawali pers 2013), h. 57.

bermotor yang pada gilirannya menyebabkan semakin simpang siurnya lalu lintas jalan raya. Hal ini dikarenakan tidak berbandingnya jumlah kendaraan dengan jumlah ruas jalan yang pada akhirnya akan memungkinkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan rasa ketidaknyamanan bagi para pengguna jalan raya.

Lalu lintas merupakan subsistem dan ekosistem kota, berkembang sebagai bagian kota karena naluri dan kebutuhan penduduk untuk bergerak atau menggunakan transportasi untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Naluri dan keinginan penduduk untuk mengadakan atau memindahkan barang sifatnya umum tersebut selalu menimbulkan masalah dan juga bersifat umum dalam transportasi kota. Akan tetapi di sisi lain terdapat pengaruh tertentu yang mengakibatkan terjadinya gangguan terhadap ketentraman kehidupan manusia. Kenyataan menunjukkan betapa banyaknya kecelakaan lalu lintas setiap hari yang dapat mengakibatkan hilangnya nyawa manusia, dan kerugian material. Selain itu Lalu Lintas merupakan salah satu rambu yang cukup sering di jumpai di perempatan dan persimpangan lain. Menggunakan tenaga listrik dan tenaga surya Lampu lalu lintas merah kuning dan hijau memiliki isyarat masing-masing sebagai pendedara masih sering melakukan pelanggaran lalu lintas dan menerobos lampu merah dengan alasan terburu-buru, tidak ada polisi atau berapologi bahwa hal tersebut tidak akan mendatangkan bahaya apapun. Sebagian besar masyarakat menggunakan jalan raya merupakan jalur perhubungan yang murah dari pada jalur perhubungan air dan udara.

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan, dan saling menghormati. Bahwa penggunaan jalan tersebut dilihat di dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran Lalu Lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun yang tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda. Dengan adanya suatu peraturan tersebut di atas dan apabila masyarakatnya mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak kecerobohan yang mengakibatkan seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain. Sedangkan untuk ketentuan

pidananya mengenai kasus kecelakaan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya di pasal 310 ayat (4) bahwa:

Kika korban meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan /atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00-, (dua belas juta rupiah ).<sup>3</sup>

Karena ceroboh atau lalai membuat mati orang lain pelakunya harus dihukum berat agar setiap pengemudi tidak lagi selalu ceroboh dalam mengemudikan kendaraannya apabila mengetahui bahwa sanksinya sangat berat.

Ketidak taatan pada aturan hukum dan perundangan Lalu Lintas tentang kecepatan dan kelengkapan dalam berlalu lintas dapat menyebabkan kecelakaan khususnya karena alasan kealpaan misalnya, pengendara mobil menegendarai dengan kecepatan diatas ketentuan kecepatan, akibat kealpaan atau kelupaan menggunakan rem atau tidak memeriksa kondisi peralatan kelengkapan kendaraan, dan pengendara lupa bahwa harus berkonsentrasi tidak boleh mengantuk atau beraktivitas dalam mengemudi misalnya, menelpon , makan dan minum, atau mabuk.

Fungsi sanksi tersebut dalam rangka memberi efek jera dan peringatan bagi pengemudi-pengemudi lainnya, namun kenyataannya banyak sanksi yang diberikan tidak sebanding dengan perbuatan kealpaannya yang seharusnya di hukum setimpal tapi kenyataannya justru tidak setimpal atau sangat ringan.

Tentang sanksi pidana pelaku kecelakaan lalu lintas karena kealpaannya menyebabkan kematian. Ada kecurigaan sanksi bagi pelaku, hukuman atau sanksi tidaklah berlaku adil atau sanksinya ringan.

Hukum dan fungsinya mengatur seluruh aspek kehidupan berbangsa dan bernegara dapat memberikan kontribusi secara maksimal kepada pelaksanaan jika aparat penegak hukum dan seluruh lapisan masyarakat tunduk dan taat terhadap norma hukum. Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas (lakalantas) haruslah dipisahkan antara pelanggaran dan kejahatan. Karena untuk melakukan penuntutan didepan hukum maka kejadian yang terjadi haruslah merupakan kejahatan, sementara pada kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi merupakan kejahatan yang tidak disengaja atau dikarenakan oleh tindakan kelalaian atau kealpaan.

---

<sup>3</sup>Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 166.

Ketidaknyamanan pengguna jalan raya dalam aktivitasnya mendatangkan dampak yang sangat besar yaitu semakin tingginya beban psikologis, sehingga dapat menyebabkan stress yang berkepanjangan dan pada akhirnya menimbulkan kelalaian maupun kealpaan dalam melaksanakan kewajibannya sebagai pengguna jalan raya yang tentu saja dapat merugikan bagi dirinya dan 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.

Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas (lakalantas) sendiri jika dari kurangnya kesadaran masyarakat dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor dengan berbagai faktor yang melekat pada dirinya misalnya dalam hal kebugaran jasmani, kesiapan mental pada saat pengemudi kelelahan, pengaruh minuman keras, dan obat-obatan terlarang. Kondisi ketidaksiapan pengemudi membuka peluang besar terjadinya kecelakaan yang parah disamping membahayakan keselamatan pengguna jalan raya lainnya lengah, mengantuk, kurang terampil, lelah, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh kesalahan pengemudi pada umumnya. Selain penyebab-penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah diuraikan di atas, terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi, analisa data yang dilakukan oleh direktorat jenderal perhubungan darat menunjukkan bahwa pengemudi berusia 16-30 tahun adalah penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas.

Tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya meningkat dengan jumlah korban tidak sedikit karena kelalaian ataupun kealpaan yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain.

Khususnya kecelakaan, berdasarkan data yang di keluarkan Korlantas Polri, kecelakaan lalu lintas secara nasional setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Sejak 2014 hingga akhir tahun lalu, jumlahnya semakin banya.

Sepanjang 2014 tercatat 95.906 kasus, tahun selanjutnya 98.970 kasus, dan terakhir 2016 meningkat menjadi 105.374 kasus. Dari sekian banyak kemungkinan yang di duga menjadi penyebab utama munculnya berbagai masalah lalu lintas sekarang ini yaitu, Kurangnya kesadaran terhadap pentingnya tertib lalu lintas, kecenderungan ini semakin beralasan jika menyimak peningkatan jumlah kendaraan dan jumlah pelanggaran lalu lintas dan melonjaknya jumlah korban yang di timbulkannya dari tahun ketahun semakin bertambah. Hal ini membutuhkan suatu aturan untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat

sehingga lebih berhati-hati dalam mengendarai Dan mampu mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas Salah satu diantaranya adalah diwajibkan pendedara roda empat tidak berhenti disembarang tempat. Akan tetapi hal ini sangat efektif dan memang menjadi sebuah keharusan<sup>4</sup>.

Salah satu aturan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan yang disahkan oleh pemerintah adalah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Tentang lalu lintas dan Angkutan jalan (LLAJ) yang dimana isinya menitikberatkan pada kendaraan bermotor baik roda 2 (dua) dan 4 (empat) agar bisa berkendara dengan tertib. Latar belakang Undang- Undang ini sendiri di karenakan data kecelakaan lalu lintas setiap tahun meningkat di sebabkan para pendedara yang kurang taat dan sadar atas keselamatannya. Hal ini sejalan dengan tujuan hukum islam dan ketetapan hukum yang dibuat oleh Allah dan Nabi Saw, baik yang termuat di dalam Al-Quran maupun yang terdapat dalam hadis , yaitu untuk kebahagiaan hidup manusia di dunia dan akhirat kelak, dengan jalan mengambil segala yang bermafaat dan mencegah serta menolak segala yang tidak berguna kepada kehidupan manusia dengan kata lain tujuan hukum islam adalah kemaslahatan hidup manusia baik jasmani maupun rohani individu dan masyarakat kemaslahatan yang di maksud, dirumuskan oleh Abu Ishak Asy-Syatbibiy dan disepakati oleh ahli hukum islam lainnya seperti yang di kutip H. Hamka Haq, yaitu memelihara agama, jiwa, akal, keterampilan dan harta.<sup>5</sup>

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebagai pengganti dari Undang-Undang No. 14 Tahun 1992. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah revisi penyempurna agar para pendedara lalu lintas lebih peduli terhadap keselamatan dijalan raya dan melengkapi kelengkapan berkendara.<sup>6</sup>

Berdasarkan ayat di atas dalam Al-Quran sudah jelas bahawa Allah SWT melarang umat-Nya untuk melakukan hal hal yang dapat menyebabkan timbulnya kerusakan di bumi hari ini. Termasuk tidak menaati undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

---

<sup>4</sup>Frans Maramis, *Hukum Pidana Umum dan Tertulis Di Indonesia*, h. 57.

<sup>5</sup>H. Hamka Haq, *Filsafat Ushul Fiqih*, (Makassar:Yayasan Al-ahkam,1998), h. 68.

<sup>6</sup>Republik Indonesia, “*Undang-undang No.22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012*,” (Cet II; Surabaya: Kesindo Utama, 2013), h.65 diakses tanggal 15 february 2018, pukul 09.30 WITA.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian normative-yuridis. Selanjutnya, pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan kasus (case approach). Sumber data adalah peraturan perundangan-undangan dan literature yang terkait dengan topic. Selanjutnya, metode pengumpulan data yang digunakan adalah dokumentasi dan studi literature.

## **PEMBAHASAN**

### **Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Angkot (Pete-Pete) di Antang Manggala Kota Makassar**

Data yang peneliti gunakan untuk mengetahui tingkat pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas di Kota Antang Manggala Kota Makassar pada tahun 2019, pelanggaran lalu lintas seperti tidak memiliki surat-surat kendaraan maupun kelengkapan kendaraan yang telah di atur dalam undang-undang lalu lintas.

Brigpol Kasman, menjelaskan bahwa Menurutnya, jenis kendaraan yang didominasi ditilang adalah kendaraan roda dua, dengan jumlah 432 unit sedangkan untuk kendaraan roda empat, Satlantas Polres Ternate mencatat 18 pelanggaran tilang bagi pengendara roda empat. Untuk teguran pelanggaran lalu lintas angkutan jalan diberikan teguran kepada pengguna jalan sebanyak 372 teguran bagi pengguna kendaraan roda dua maupun pengguna roda empat. Namun ada teguran yang tidak di tilang dan ada teguran disertai dengan tindakan penilangan kepada yang bersangkutan.

Brigpol Kasman, mengatakan bahwa, jenis pelanggaran yang mendominasi adalah helm, yang berjumlah 569, kemudian pelanggaran melawan arus / berlawanan arah sejumlah 48, pengendara di bawah umur berjumlah 37, melebihi batas kecepatan 3, penggunaan lampu iren 21 dan berapa pelanggaran lainnya sejumlah 90. Untuk pelanggaran dilihat dari jenis kelamin, laki-laki berjumlah 541 pelanggar dan perempuan berjumlah 259 pelanggar, jika dilihat dari usia pelaku pelanggaran untuk usia 15 tahun itu sejumlah 37 pelanggar. Yang masih di bawah umur, berjumlah 7 orang. Pelanggaran selanjutnya didominasi oleh usia 16 sampai dengan 30 tahun, rata-rata di atas 200 pelanggar.

Brigpol Kasman, mengatakan bahwa. pihaknya tidak menggunakan metode razia stasioner seperti penggal jalan kemudian dijaga, karena ditakutkan terjadi kemacetan lalu lintas. Sebab jalan di Kota Makassar padat. “Jadi kami patroli ketika ada pelanggaran secara kasat mata, langsung kami lakukan tugas penindakan penilangan ataupun peneguran. Adapun

sasaran yang kami cari, sudah ditetapkan pada saat operasi yang di lakukan oleh Sat Lantas, yakni terkait dengan pelanggaran helm yang tidak standar atau yang tidak menggunakan helm. Selain itu, saat berkendara untuk pengendara yang melawan arus, dan pengemudi yang di bawah pengaruh alkohol, pengendara motor di bawa umur, pengendara yang menerobos lampu merah, dan pengendara yang membawa kenderananya melebihi batas kecepatan”.<sup>7</sup>

**Tabel. 1**

**Data Pelanggaran Lalu Lintas Antang Manggala  
Kota Makassar Tahun 2018**

No	Jenis Pelanggaran	Jenis Kendaraan	Jumlah Pelanggaran	Jumlah Teguran	Jumlah Tilang
1.	Tidak Menggunakan Helm	Roda Dua	569	276	569
2.	Berlawanan Arah	Roda Dua	48	48	-
3.	Berkendara dibawah Umur	Roda Dua	37	24	37
4.	Melebihi Batas Kecepatan	Roda Dua	3	3	-
5.	Penggunaan Lampu iren	Roda Dua	21	21	
6.	Memasuki Tanda Larangan	Roda Dua	19	-	19
7.	Memasuki Tanda Larangan	Roda Empat	17	-	17
8.	Tidak Memiliki Surat-Surat Kendaraan	Roda Dua	14	-	14
9.	Tidak Memiliki Surat-Surat Kendaraan	Roda Empat	8	-	8
10.	Tidak Memiliki Kaca Spion	Roda Dua	6	-	6
11.	Tidak Memiliki Lampu Depan	Roda Dua	5	-	5
Total			<b>747</b>	<b>372</b>	<b>675</b>

Sumber : *Polrestabes Makassar, Bagian SAT*

<sup>7</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

Tahun 2018 terjadi 95 kasus lakalantas, dengan total kerugian material Rp. 214.625.000 (dua ratus empat belas juta enam ratus dua puluh lima ribu rupiah), korban dari akibat lakalantas yang mengakibatkan meninggal dunia sebanyak 16 orang, yang luka berat 49 orang dan yang luka ringan 27 orang, semua kasus lakalantas pada tahun 2018 telah inkrah karena telah diproses secara hukum yang telah mempunyai ketetapan hukum. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel. 2**  
**Data Lakalantas Serta Kerugian Material Tahun 2018**

No.	Bulan	Jml Kasus	Akibat			Kerugian Material (Rp)	Proses Hukum	
			MD	LB	LR		Selesai	Belum
1.	Januari	23	9	13	1	31.500.000	Selesai	-
2.	Februari	12	1	7	4	33.400.000	Selesai	-
3.	Maret	13	1	6	6	24.200.000	Selesai	-
4.	April	10	1	3	4	13.975.000	Selesai	-
5.	Mei	3	0	3	0	19.000.000	Selesai	-
6.	Juni	10	0	7	1	29.500.000	Selesai	-
7.	Juli	6	2	4	0	1.800.000	Selesai	-
8.	Agustus	4	1	2	0	8.900.000	Selesai	-
9.	September	4	1	3	0	16.100.000	Selesai	-
10.	Oktober	1	0	0	1	1.500.000	Selesai	-
11.	November	8	0	0	8	19.250.000	Selesai	-
12.	Desember	1	0	1	2	15.500.000	Selesai	-
Total		<b>95</b>	<b>16</b>	<b>49</b>	<b>27</b>	<b>214.625.000</b>	<b>12</b>	<b>-</b>

Sumber : *Polrestabes Makassar, Bagian SAT*

Keterangan :

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

Perkara pelanggaran lalu lintas di Antangg Manggala Kota Makassar, harus segera ditindaki sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, karena aksi penegakan supremasi hukum terhadap pelanggaran lalu lintas akan dapat mengikat dan menimbulkan

efek jera terhadap pengendara kendaraan bermotor (Ranmor) untuk mematuhi peraturan lalu lintas.

Brigpol Kasman, menjelaskan bahwa Perkara tilang diadili dengan acara pemeriksaan cepat dan tidak dapat diadili dengan cara pemeriksaan biasa, tetapi walaupun menggunakan pemeriksaan cepat SAT LANTAS Polrestabes Makassar dalam menerapkannya, tetap menggunakan atau tidak keluar dari koridor Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Sistem peradilan tilang lembaga yang terlibat sebagai subsistem adalah kepolisian, kejaksaan dan pengadilan dengan tugas dan fungsinya yang telah diatur sesuai dengan UU.

Disamping itu Polrestabes Kota Makassar juga mempunyai Standar Operasional Prosedur (SOP) terhadap penindakan lalu lintas seperti yang telah diatur dalam Peraturan Kapolrestabes Kota Makassar Nomor 02/IV/2012 Tentang Standar Operasional Prosedur (SOP).<sup>8</sup>

Secara umum hukum acara yang dilakukan terhadap pelanggaran lalu lintas ketika terjadi tilang atau tindak pidana ringan, SAT LANTAS Polres Polrestabes Makassar tidak memerlukan Berita Acara Pemeriksaan (BAP), penyidik SAT LANTAS hanya mengirimkan catatan-catatan atau formulir (balanko) tilang ke Pengadilan Negeri (PN) Makassar.

Hal ini sesuai dengan Pasal 212 KUHAP, yang menyatakan “untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak diperlukan Berita Acara Pemeriksaan, oleh karena itu catatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) huruf a segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya”. Dan Pasal 207 ayat (1a) KUHAP yang menyatakan bahwa, “Penyidik memberitahukan secara tertulis kepada Terdakwa tentang hari, tanggal, jam dan tempat ia harus menghadap sidang pengadilan dan hal tersebut dicatat dengan baik oleh penyidik, selanjutnya catatan bersama berkas dikirim ke pengadilan”.

Blanko yang dipergunakan oleh kepolisian berupa buku, satu set terdiri dari 4 (empat) lembar dan mempunyai masing-masing warna sesuai dengan fungsi masing-masing antara lain:

- a. Merah dipergunakan Tersangka
- b. Kuning dipergunakan untuk satuan setingkat di atas
- c. Putih dipergunakan untuk Pengadilan Negeri Makassar
- d. Biru dipergunakan untuk Kejaksaan Negeri Makassar

---

<sup>8</sup>Peraturan Kapolrestabes Makassar Nomor 01/III/2012 Tentang Standar Operasional Prosedur Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan, dan Patroli (TURJAWALI Lantas).

Penggunaan blangko tilang yang diberikan Penyidik kepada Terdakwa pelanggar lalu lintas sebagai bukti pelanggaran lalu lintas tertentu, dan merupakan perintah/eksekusi Pengadilan Negeri atau setoran uang titipan ke Bank. Blangko tilang memuat 27 (dua puluh tujuh) pelanggaran lalu lintas:

- a. Hakim yang memimpin persidangan ini adalah hakim tunggal seperti yang diatur dalam Pasal 205 ayat (3) KUHAP yang menyatakan dalam acara pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), pengadilan mengadili dengan Hakim Tunggal pada tingkat pertama dan terakhir, kecuali dalam hal dijatuhkan pidana perampasan kemerdekaan terdakwa dapat minta banding.
- b. Di dalam sidang pemeriksaan perkara tilang terdakwa boleh tidak hadir dan dapat menunjuk seseorang untuk mewakilinya di persidangan, dalam hal ini pemeriksaan perkara tetap dilanjutkan dan diputus dengan putusan verstek. Seperti yang diatur dalam Pasal 213 KUHAP yang menyatakan “Terdakwa dapat menunjuk seorang dengan surat untuk mewakilinya di sidang”. Dan Pasal 214 ayat (1) yang menyatakan “jika terdakwa atau wakilnya tidak hadir di sidang, pemeriksaan perkara dilanjutkan”.
- c. Perkara tilang tidak ada surat tuduhan atau gugatan dan tidak adanya putusan tersendiri yang lepas dari berkas perkara, putusan hakim tercantum dalam berita acara sidang artinya disambungkan pada berita acara tersebut. seperti maksud dari Pasal 203 ayat (3d) yang menyatakan “putusan tidak dibuat secara khusus, tetapi dicatat dalam berita acara sidang”.
- d. Putusan denda dari pengadilan berbeda-beda tergantung putusan hakim.

Melihat pula tingginya kecelakaan lalu lintas amat sangat mungkin terjadi karena penegakan hukum lalu lintas yang tidak berjalan, sehingga pengendara kendaraan bermotor beroda empat masih bertindak semaunya sendiri dan tidak tertib berlalu lintas, di satu sisi kurangnya kesadaran dari pengguna jalan untuk memenuhi peraturan rambu-rambu lalu lintas dapat menjadi salah satu faktor tingginya angka kecelakaan lalu lintas, disisi lain terkadang masih banyak oknum-oknum aparat penegak hukum melakukan “sidang jalan” dalam menyelesaikan suatu pelanggaran lalu lintas.

Hal ini sudah tentu menjadi budaya buruk yang harus segera ditinggalkan. Penegakan hukum lalu lintas di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan adalah merupakan suatu dasar hukum terhadap pemberlakuan kegiatan lalu lintas ini, dimana

makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus menerus meningkat. Kalau ditinjau lebih lanjut tingkah laku lalu lintas ini merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia kendaraan dan jaringan jalan.

Dan kepatuhan juga sangat di perlukan bagi para pengemudi angkutan kota untuk menciptakan kenyamanan dalam berlalu lintas. Untuk menciptakan ketertiban dan keselamatan setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

1. Berperilaku tertib
2. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Sangat penting bagi pengemudi angkot untuk mengetahui dan memahami aturan berlalu lintas agar tercipta keamanan, keselamatan, dan ketertiban di jalan raya. Sehingga penegakan hukum berjalan dengan baik.

Adapun peran aparat kepolisian polrestabes makassar dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas dengan upaya sebagai berikut:

1. Upaya Pre-Emtif
2. Upaya Preventif
3. Upaya Refresif

### **Penerapan Saksi Pidana Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Angkot (Pete-Pete) di Antang Manggala Kota Makassar**

Sanksi merupakan aktualisasi dari norma hukum yang mempunyai karakteristik sebagai ancaman atau sebagai sebuah harapan. Sanksi akan memberikan dampak positif atau negatif terhadap lingkungan sosialnya. Disamping itu, sanksi juga merupakan penilaian pribadi seseorang yang memiliki kaitan dengan sikap dan perilaku yang tidak mendapatkan pengakuan atau dinilai tidak bermanfaat bila ditaati.

Pengaruh hukum dan konsep tujuannya dapat diartikan bahwa konsep pengaruh akan berarti jika sikap tindak atau perilaku dapat dikaitkan dengan suatu kaidah hukum dalam kenyataan, berpengaruh positif atau efektivitasnya tergantung pada tujuan atau maksud suatu kaidah hukum.

Penerapan sanksi larangan berhenti di sembarang tempat telah diatur dalam undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pasal 276 sangat diperlukan sebagai suatu upaya optimalisasi penggunaan jaringan jalan dengan melarang

penggunaan memberhentikan disembarangan tempat guna menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Sanksi pidana yang dijatuhkan terhadap pelaku yang melakukan pelanggaran lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ancaman hukumannya masih tetap berpedoman dan berdasarkan pasal 10 KUHP, yang terdiri dari:

1. Pidana Pokok, yaitu:
  - a. Pidana mati;
  - b. Pidana penjara;
  - c. Pidana kurungan;
  - d. Pidana denda.
2. Pidana Tambahan, yaitu:
  - a. Pencabutan hak tertentu
  - b. Perampasan barang-barang tertentu
  - c. Pengumuman putusan hakim

Sanksi pidana tersebut di atas, dijatuhkan bagi seseorang yang melakukan pelanggaran ataupun tindak kejahatan yang bertentangan dengan peraturan-peraluran yang ada di dalam KUHP.

Penjatuhan hukuman tersebut telah mempunyai kekuatan hukum tetap apabila telah mendapatkan keputusan dari hakim di dalam suatu sidang pengadilan. Di dalam pemeriksaan di sidang pengadilan, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam KUHP ada tiga macam pemeriksaan yaitu:

1. Acara Pemeriksaan Biasa
 

Acara pemeriksaan biasa diatur dalam BAB XVI Pasal 152-202 KUHP. Ketua Pengadilan Negeri berkewajiban mempelajari berkas perkara yang dilimpahkan oleh Penuntut Umum. Apabila Ketua Pengadilan Negeri berpendapat bahwa perkara yang dilimpahkan Penuntut Umum tidak termasuk wewenang pengadilan yang dilimpahkannya, maka akan diambil tindakan sebagai berikut:

  - a. Menyerahkan surat pelimpahan perkara tersebut kepada Pengadilan Negeri lain yang dianggap berwenang mengadilinya dengan surat penetapan dan membuat alasannya.
  - b. Menyerahkan kembali surat pelimpahan perkara tersebut kepada Penuntut Umum yang selanjutnya Kejaksaan Negeri di tempat Pengadilan Negeri yang tercantum

dalam sural penetapan. Apabila Penuntut Umum berkeberatan terhadap surat penetapan Pengadilan Negeri, Penuntut Umum dalam waktu tujuh (7) hari mengajukan perlawanan ke Pengadilan Tinggi.

## 2. Acara Pemeriksaan Singkat

Yang dimaksud dengan acara pemeriksaan singkat adalah acara pemeriksaan yang menurut Penuntut Umum pembuktiannya mudah dan sederhana. Dalam acara pemeriksaan singkat ini, Penuntut Umum tidak hanya menerima berkas dari penyidik, tetapi juga secara langsung menerima dari penyidik pembantu.

## 3. Acara Pemeriksaan Cepat

Acara pemeriksaan cepat dibagi menjadi dua (2), yaitu:

### a. Acara pemeriksaan tindak pidana ringan

Acara pemeriksaan tindak pidana ringan adalah acara pemeriksaan perkara pidana yang diancam dengan pidana penjara atau kurungan paling lama tiga bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp.7.500,- dan penghinaan ringan (Pasal 205 ayat 1). Dalam acara pemeriksaan tindak pidana ringan antara lain ditentukan bahwa pengadilan mengadili dengan hakim tunggal pada tingkat pertama dan terakhir, kecuali dalam hal dijatuhkan pidana perampasan kepada terdakwa dapat dimintakan banding.

### b. Acara pemeriksaan pelanggaran lain lintas

c. Yang dimaksud dengan acara pemeriksaan lalu lintas jalan adalah perkara pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam acara pemeriksaan perkara ini, tidak memerlukan berita acara pemeriksaan, melainkan penyidik hanya mengirimkan catatan dengan segera ke pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan sidang pertama, berikutnya setelah catatan-catatan tersebut diserahkan ke pengadilan.

Dalam praktek terdakwa dapat mengajukan perlawanan dalam waktu tujuh (7) hari setelah putusan diucapkan. Jika putusan setelah mengajukan perlawanan tetap berupa pidana dimana sebelumnya terdakwa tidak hadir tclali dijatuhi putusan pidana perampasan kemerdekaan, maka terhadap putusan tersebut terdakwa dapat mengajukan banding.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabas Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

Selanjutnya menurut Brigpol Kasman, yang dimaksud dengan catatan dalam acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas tersebut di atas, adalah bentuk penindakan hukum pelanggaran lalu lintas, yang berupa:

Penindakan hukum secara tertulis (Blangko tilang)

a. Penggunaan blangko tilang

- 1) Dasar hukum Bab IV bagian VI paragraph 2 KUHAP Pasal 211 sampai dengan pasal 216 KUHAP
- 2) Blangko tilang yang diberikan penyidik kepada terdakwa pelanggaran lalu lintas sebagai bukti pelanggaran lalu lintas tertentu dan merupakan perintah, eksekusi, panggilan untuk menghadap ke Pengadilan Negeri dan alau seloran uang titipan di Bank.
- 3) Blangko tilang memuat 27 jenis pelanggaran lalu lintas

b. Blangko tilang berupa buku, satu buku terdiri dari 5 set. satu buku lima lembar masing-masing berwarna:

- 1) Merah untuk proses sidang pengadilan tilang
- 2) Kuning untuk arsip kepolisian
- 3) Putih untuk arsip kejaksaan
- 4) Hijau untuk pengadilan
- 5) Biru untuk arsip pelanggar, sebagai tanda terima dari pada surat-surat dan lain-lain pelanggaran yang telah disita petugas sebagai barang titipan.

c. Persiapan penindakan dengan blangko tilang.

- 1) Buku tilang yang telah dicap atau yang telah distempel kesatuan.
- 2) label pelanggaran dan uang titipan.
- 3) Bolpoint warna hitam
- 4) Alat pelapis blangko
- 5) Label barang bukti

d. Pelaksanaan penindakan

Setelah segala sesuatu yang perlu dipergunakan dalam rangka penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu dengan menggunakan blangko tilang yang telah dipersiapkan, maka menurut Brigpol Kasman, penindakan dapat dilakukan

langsung di tempat jika ditemukan pelanggaran tersebut dengan tahapan-tahapan kegiatan sebagai berikut:<sup>10</sup>

- 1) Tahap I, persiapan penulisan di blangko tilang dengan aiat pelapis dari bahan hard board, karton, dan lain-lain,
- 2) Tahap II, penulisan blangko tilang, yaitu:
  - a) Penindakan dituangkan pada lembaran warna merah dari tiap-tiap set blangko tilang yang digunakan dengan menggunakan bolpoint warna hitam.
  - b) Penulisan dengan menggunakan huruf celak atau huruf balok yang jelas dan dapat dibaca ditekan sedemikian rupa sehingga tidak tembus, robek, atau rusak.
- 3) Tahap III, penandatanganan terdakwa pada blangko tilang, yaitu: Setelah penulisan di blangko tilang selesai dilaksanakan oleh penyidik mengecek ulang penulisannya dan memberikan penjelasan singkat sehingga terdapat pengertian dan menerima tindakan dari penyidik<sup>11</sup>

Brigpol Kasman selanjutnya menjelaskan bahwa yang utama adalah sebagai berikut:

- a. Kendaraan bermotor roda dua urulannya adalah sebagai berikut:
  - 1) Memberhentikan dengan cara meniup pluit panjang satu kali tanda berhenti,
  - 2) Menunjuk tempat berhenti di pinggir jalan di sebelah kiri tidak mengganggu arus lalu lintas
- b. Setelah berhenti memberikan hormat dan mengucapkan salam pagi, diberitahukan penjelasan dengan jelas jangan banyak dialog
- c. Diperiksa identitas dan surat-surat kendaraan lainnya yang diperlukan
- d. Melakukan penyitaan kendaraan bermotor bila diperlukan
- e. Kendaraan beroda lebih dari dua (sama dengan yang disebut pada roda dua)<sup>12</sup>

Sanksi larangan memberhentikan kendaraan di sembarang tempat terdapat dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 276

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan motor umum dalam trayek tidak singgah di terminal sebagaimana di maksud dalam pasal 36 dipidana dengan pidana

---

<sup>10</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

<sup>11</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

<sup>12</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)".<sup>13</sup>

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kasman dalam penerapan sanksi pihak kepolisian lebih mendahulukan pidana denda ukan pidana kurungan. Kepolisian biasanya akan menerapkan denda maksimal kepada pelanggar dalam surat tilang yaitu denda Rp 500.000 (lima ratus ribu rupiah) subdair 10 (sepuluh) hari kurungan da dalam putusan hakim yang telah eksekusi oleh kepolisian biasanya berupa denda Rp100.000- Rp500. 000- (lima ratus ribu rupiah).<sup>14</sup>

Dalam penerapan sanksi berupa pidana denda memiliki kelemahan yang secara inherent terkandung di dalam pidana denda itu sendiri adapun kelemahan-kelemahan pidana tersebut adalah:

1. Bahwa pidana denda ini dapat dibayarkan atau ditanggung oleh pihak ketiga sehingga pidana yang dijatuhkan tidak secara langsung dirasakan oleh si terpidana sendiri. Hal mana membawa akibat tercapainya sifat dan tujuan pemidanaan untuk membina si pembuat pelanggar lalu lintas agar menjadi anggota masyarakat yang berguna, serta mendidik si pelanggar lalu lintas untuk mempertanggung jawabkan perbuatannya. Tidaklah dengan demikian si pelnggar lalu lintas akan berkali-kali berbuat tindak pidana lagi (karena misalnya memiliki bakat atau tingkah laku sebagai pelanggar lalu lintas), sebagai yang merasa bahwa pertanggung jawaban akan dipikul oleh orang lain. Kalau pembayaran denda tidak dapat di penuhi karena tidak mempunyai uang untuk membayar denda atau tidak ada barang yang dapat di lelang, bukankah pelanggaran lain yang baru lagi akan lahir untuk mendapatkan uang pembayaran denda. Ini berarti pelanggaran yang satu melahirkan pelanggaran yang baru dan keadaan ini dapat berlanjut seterusnya.
2. Kelemahan yang lain juga bahwa pidana denda juga dapat membebani pihak ketiga yang tidak bersalah, dalam arti pihak ketiga di paksa turut merasakan denda tersebut, misalnya uang yang di alokasikan bagi pembayaran pidana denda yang dijatuhkan kepada kepala rumah tangga yang melakukan kesalahan pelanggaran memberhentikan

---

<sup>13</sup>Republik Indonesia, *UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pasal 276.

<sup>14</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

kendaraan di sembarang tempat akan meegurangi anggaran rumah tangga yang bersangkutan.<sup>15</sup>

### **Analisis Penegakan Hukum dan Sanksi Pidana Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Angkot (Pete-Pete) di Antang Manggala Kota Makassar**

Kesadaran hukum berlalu lintas pengemudi angkot di makassar masih rendah diukur berdasarkan pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum yaitu mereka sama sekali tidak mengetahui dan tidak memahami undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan akan tetapi mereka cenderung mengetahui dan memahami rambu-rambu lalu lintas, namun kurang menghargai dan kurang menaati peraturan tersebut karena sudah menganggap pelanggaran sebagai kebiasaan, oleh karena itu dapat diketahui bahwa rendahnya kesadaran hukum cenderung karena pelanggaran jadi yang paling dominan mempengaruhi kesadaran hukum berlalu lintas pengemudi angkutan kota makassar.

Adapun hal-hal yang sangat mengkhawatirkan dari para pengemudi angkot seperti menerobos lampu merah atau traffic light di mana hal tersebut sebuah komponen vital pengaturan lalu lintas.ironisnya, pelanggaran terhadap lampu lintas justru menempati urutan pertama sebagai jenis pelanggaran yang sering dilakukan, begitupun seperti melawan arus atau kontra flow mereka seakan menutup mata dengan adanya pengadara lain yang berjalan berlawanan arah dengan mereka, begitupun dengan melangar rambu-rambu lalu lintas parkir, rambu di larang parkir serta berhenti di depan tanda larangan stop.padahal menurut ketentuan pasal 287 ayat (1) UU No.22 tahun 2009, jenis pelanggaran tersebut diancam dengan hukuman pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp`500.000, namun nyatanya aturan ini seperti tanpa taring.

Bahkan hal yang terkesan sepele dimata masyarakat padahal hal tersebut adalah sesuatu yang sangat perlu di perhatikan seperti menyalakan lampu sein atau weser, banyak pengemudi angkutan umum bahkan masyarakat umum yang memandang hal ini adalah sesuatu yang tiak terlalu penting padahal kenyataanya hal tersebutlh yang paling banyak memkan korban, karna para pengemudi yang secara tiba-tiba berbelok tanpa menyalakan lampu sein membuat pengendara yang ada di belakangnya menjadi kaget atau lebih vatalnya terjadi benturan atau kecelakaan yang mengakibatkan seseorang terluka atau bahkan merenggang nyawa.

---

<sup>15</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

Itu sebabnya perlu banyak revisi terhadap hukum atau aturan yang ada saat ini seperti penerapan hukum atau program yang dilakukan seperti salah satu langkah pembaruan dan perubahan yang diambil oleh pemerintah kota Surabaya dalam sistem pelayanan public terkait peremajaan pengguna jalan umum seperti penerapan sistem e-tilang terhadap para pelanggar lalu lintas. Tingginya angka pelanggaran lalu lintas terutama di area traffic light yang dapat berujung pada kecelakaan lalu lintas sehingga sistem e-tilang yang diterapkan oleh pemerintah dan bekerjasama dengan aparat kepolisian dengan memastikan dan mendata setiap pelanggar lalu lintas yang dipantau melalui kamera closed circuit television (CCTV).

Hal ini dapat dijadikan cerminan untuk keefektifitasan pemerintah dalam menindak pelanggaran lalu lintas. Hal-hal tersebut merupakan contoh yang diharapkan mampu memfasilitasi dan sebagai penyelesaian dan kebijakan untuk para pelanggar-pelanggar tersebut agar secepatnya dapat mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas sehingga secara empiris seluruh komponen masyarakat baik pemerintah, dapat memanfaatkan sistem agar lebih optimal.

Upaya satlantas Polresta Makassar dalam meningkatkan kesadaran hukum pengemudi angkot yaitu:

“Upaya preventif melaksanakan program peningkatan pengetahuan berlalu lintas dalam bentuk kegiatan: polisi sahabat anak, sosialisasi lintas, keamanan berkendara, kampanye keselamatan lalu lintas, pembentukan organisasi terkait lalu lintas secara otomotif, KTL (kawasan tertib lalu lintas), sekolah mengemudi dan lain-lain”.<sup>16</sup>

Upaya represif biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Upaya Represif ialah tilang, apabila tindak pelanggaran berat sehingga menimbulkan kecelakaan maka dapat pula diberikan sanksi berupa kurungan penjara sesuai UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dari apa yang telah diuraikan tentang sanksi pidana di atas, maka dapat diketahui bahwa penerapan sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas di kota Makassar adalah:

1. Pidana kurungan dan pidana denda (sebagaimana diatur dalam Pasal 273 sampai dengan pasal 313 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
2. Pidana tambahan (sebagaimana dimaksud dalam pasal 310, 311, dan 312 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

---

<sup>16</sup>Brigpol Kasman, Polisi Polresta Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

Penegakan dan penerapan sanksi yang di berikan kepada pengemudi angkutan kota yang nakal oleh oknum polisi sudah berjalan sesuai aturan hukum yang berlaku, akan tetapi hukuman yang di berikan masihlah terlalu ringan sehingga tidak menimbulkan efek jera kepada pengemudi lainnya. Harusnya sanksi yang di berikan lebih berat agar tidak ada lagi pelanggaran yang terjadi di kota makassar.

## **KESIMPULAN**

Dalam perkara pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar proses penyelesaiannya menggunakan penyelesaian secara cepat, tidak menggunakan BAP penyidik tetapi hanya menggunakan catatan-catatan atau blangko dari kepolisian sebanyak empat rangkap yang terdiri dari merah dipergunakan untuk Tersangka, putih untuk pengadilan, biru untuk kejaksaan, kuning untuk satuan setingkat di atas dan dalam persidangan di Pengadilan Negeri Makassar Tersangka maupun jaksa tidak diharuskan untuk menghadiri persidangan, Hakim yang memimpin persidangan pelanggaran lalu lintas adalah hakim tunggal.

Penerapan sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar adalah:

- a. Pidana kurungan dan pidana denda (sebagaimana diatur dalam pasal 273-pasal 313 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan),
- b. Pidana tambahan (sebagaimana dimaksud dalam pasal 310, 311, 312 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan).

Dalam rangka menjaga ketertiban lalu lintas jalan raya, kiranya terhadap setiap pelanggaran lalu lintas, sanksinya lebih diperberat atau dapat menimbulkan efek jera.

Hendaknya pihak kepolisian bekerjasama dengan instansi terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan selalu berkordinasi untuk mengontrol rambu-rambu lalu lintas yang tidak berfungsi lagi atau sudah rusak dan bahkan hilang, agar tidak ada alasan bagi pengguna jalan tidak mengetahuinya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku**

Abdulsyani, Constant. *Pengantar tentang Kriminologi*. Bandung: Remadja karya, 2014.

Hamzah, Andi. *Asas-Asas Hukum Pidana Edisi Revisi*, Jakarta: Rineka, 2008.

Haq, Hamka. *Filsafat Ushul Fiqih*. Makassar: Yayasan Al-ahkam, 1998.

Harahap, Yahya. *Pembahasan Permasalahan Dan Penetapan KUHAP*. Jakarta: Pustaka Kartini.

Maramis, Frans. *Hukum Pidana Umum dan Tertulis Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, 2013.

Naning, Ramdlon. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegak Hukum Dan Lalu Lintas*. Surabaya, Bina Ilmu, 1998.

Kasman, Polisi Polrestabes Makassar, *Wawancara*, Makassar 23 Oktober 2018.

### **Artikel Jurnal**

Amiruddin, Muh. *Pembukaan Dalam Tinak Pidana Lalu Lintas*, *jurisprudentie*, vol.5 no.1 juni 2018.

<http://kompas.com/otomotif/> juta mobil dan sepeda motor. Berseleweran di jalanan Indonesia di akses tanggal 15 february 2018, pukul 08.30 WITA.

Fuady, M. I. N. (2019). Siri'Na Pacce Culture in Judge's Decision (Study in Gowa, South Sulawesi Province). *FIAT JUSTISIA: Jurnal Ilmu Hukum*, 13(3), 241-254.

Syamsuddin, R., & Fuady, M. I. N. (2020). Upaya Penguatan Badan Penelitian dan Pengembangan serta Inovasi Daerah di Kota Palopo. *Jurnal Wawasan Yuridika*, 4(1), 63-79.

### **Peraturan perundang-undangan**

Peraturan Kapolrestabes Makassar Nomor 01/III/2012 Tentang Standar Operasional Prosedur Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan, dan Patroli (TURJAWALI Lantas).

Peraturan Perundang-undangan kitab Undang-undang hokum (KUHAP)

Republik Indonesia, "Undang-undang No.22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012,". Cet II. Surabaya: Kesindo Utama, 2013. diakses tanggal 15 february 2018, pukul 09.30WITA.

-----, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta pusat: Ditlantas Babinkam Polri.