PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)

SKRIPSI

Oleh:

ASEP RIDWANUL HAKIM

No. Mahasiswa: 14410669

PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2019

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia
Yogyakarta

Oleh:

ASEP RIDWANUL HAKIM

No. Mahasiswa: 14410669

PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2019

بسم الله الرحمن الرحيم

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)

Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk

Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/Pendadaran

Pada Tanggal 15 Januari 2019

Yogyakarta, 15 Januari 2019
Dosen Pembimbing Skripsi,

Dosen Pembimbing,

(Eko Riyadi, S.H., M.H.)
NIK : 094100406

بسم الله الرحمن الرحيم

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam
Ujian Tugas Akhir/Pendadaran
Pada Tanggal 15 Februari 2019 dan Dinyatakan **LULUS**

Yogyakarta,

Tim Penguji	**Tanda Tangan**
1. Ketua : Dr. Suparman Marzuki, S.H., M.Si.	.....
2. Anggota: M. Syafi'ie, S.H., M.H.	.....
3. Anggota: Eko Riyadi, S.H., M.H	.....

Mengetahui:
Universitas Islam Indonesia Yogyakarta
Fakultas Hukum,
Dekan

(Dr. Abdul Jamil S.H.,M.H.)
NIK:904100102

SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH/ TUGAS AKHIR MAHASISWA

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA



Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Asep Ridwanul Hakim

No. Mahasiswa : 14410669

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa skripsi dengan judul:

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)

Tulis Ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika, dan norma-norma penulisan sebuah karya ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya tulis ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia dan perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya tulis ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal diatas (terutama butir nomor 1 dan nomor 2), saya sanggup menerima sanksi, baik sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan saya tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya, serta menandatangani berita acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan "Majelis" atau "Tim" Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas apabila tanda-tanda plagiasi disinyalir ada/terjadi pada karya tulis ilmiah saya ini, oleh pihak Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun

Yogyakarta, 15 Januari 2019

Yang membuat pernyataan,



(Asep Ridwanul Hakim)

NIM: 14410669

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Asep Ridwanul Hakim
2. Tempat Lahir : Tasikmalaya
3. Tanggal Lahir : 28 April 1995
4. Jenis Kelamin : Laki-Laki
5. Golongan Darah : A
6. Alamat Terakhir : Jl. Raya Bakungan, Condongcatur, Sleman, Daerah Istmewa Yogyakarta.
7. Alamat Asal : Jl. Kuta Resik (jati), Rt. 003/ Rw. 005, Kelurahan Panyingkiran, Kecamatan Indihiang, Kota Taikmalaya

   E-Mail : tomatomat.w3@gmail.com

8. Identitas Orang Tua/Wali

   a. Ayah
      Nama Lengkap : Maman Rohman, S.E., M.P
      Tempat, Tanggal Lahir : Garut, 7 Desember 1959
      Pekerjaan : Pensiunan BUMN
   b. Ibu
      Nama Lengkap : Sri Dewi Mulyani Riantimala
      Tempat, Tanggal Lahir : Ciamis, 15 Agustus 1966
      Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
9. Riwayat Pendidikan
   a. TK Bojong Tengah, Tasikmalaya 2001-2002
   b. SD, Tasikmalaya 2002-2008
   c. SMP Al-Mutaqin, Tasikmalaya 2008-2011
   d. SMA Negeri 1, Tasikmalaya 2011-2014
10. Organisasi
    a. LEM Fakultas Hukum UII Periode 2015-2016
11. Prestasi : Juara II Tenis Pelajar SMA Kota Tasiklamaya
12. Hobi : Olah raga

Yogyakarta, 15 Januari 2019
Yang Bersangkutan,

(Asep Ridwanul Hakim)
NIM.14410669

HALAMAN MOTTO

“Learn From Yesterday, Live For Today, Hope For Tommorow”

“Jika Anda Benar-Benar Menginginkan Sesuatu, Maka Anda Akan Menemukan Caranya. Namun Jika Anda Tak Sungguh-sungguh Maka Anda Hanya Akan Menemukan Alasan”

“Untuk Sukses, Kemauan Anda Harus Lebih Besar Dari Ketakutan Anda Akan Kegagalan”

“Akan Ada Solusi Untuk Setiap Masalah. Hidup Terlalu Singkat Jika Hanya Untuk Mengeluh. Berusaha, Percaya, dan Berdoa.

HALAMAN PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

Skripsi ini saya persembahkan teruntuk

Babeh dan Mamah tercinta,

Kakak dan Adik tersayang,

Keluarga besar yang selalu mendukung

Serta sahabat-sahabatku,

Yang selalu menemani, mendukung dan membimbing untuk lebih baik

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Alhamdulillahirabbil'alamin, puji dan syukur atas segala berkah, rahmat, karunia dan hidayahnya yang telah diberikan Allah SWT Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang, sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, keluarganya, sahabatnya serta pengikutnya hingga akhir zaman dan juga berkat doa dan dukungan orang-orang yang berada disekeliling penulis hingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhirnya.

Tugas Akhir yang berjudul: "**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)"** ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Terdapat banyak kesulitan yang penulis hadapi dan lewati dalam perjalanan menyelesaikan proses penulisan tugas akhir guna meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang tidak mungkin dapat penulis selesaikan sendiri. Berkat kuasa dan kemurahan hati Allah SWT tugas akhir ini dapat diselesaikan oleh penulis. Terselesaikannya tugas akhir ini juga berkat bantuan dari dosen-dosen pembimbing, juga teman-teman penulis yang memberikan doa, dukungan, mengorbankan waktu, pikiran, tenaga dan

mencurahkan ilmu dan pemikirannya dalam membantu penulis melewati tiap-tiap kesulitan yang ada.

Untuk itu perkenankan penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dan mendukung penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini:

1. Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang yang senantiasa memberikan rahmat dalam segala hal kepada penulis.
2. Babeh Maman Rohman, S.E.,M.P dan Mamah Sri Dewi Mulyani Riantimala yang sangat penulis cintai yang senantiasa memberikan kasih sayang, doa, nasehat, dan mengorbankan segalanya untuk memberikan segalanya kepada penulis.
3. Kakak dan Adik dari penulis Taesirurijki, S.H, Taopik Hidayat Rohman, dan Neysa Putri Humaira yang sangat penulis sayangi dan selalu memberi semangat pada penulis..
4. Keluarga besar penulis yang selalu memberikan nasehat dan doa untuk mendukung penulis menggapai cita-citanya.
5. Yang terhormat, Eko Riyadi, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing yang telah berkenan memberikan waktu, tenaga, dan mencurahkan ilmunya kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhirnya.
6. Yang Terhormat, Fathul Wahid S.T., M.Sc., Ph.D selaku Rektor Universitas Islam Indonesia.
7. Yang terhormat, Dr. Abul Jamil S.H.,M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, beserta seluruh Pimpinan

Universitas dan Pimpinan Fakultas Universitas Islam Indonesia, almamater tercinta penulis yaitu Universitas Islam Indonesia yang menjadi tempat penulis dalam menimba ilmu selama kurang lebih 4 Tahun.

8. Seluruh Narasumber Bapak Sulton Fatoni, Bapak Sunardi, Bapak Gembong Widodo, Bapak Wiratno, Faizal Abdoulah, Bapak Ivan andhika, Danang Adji, Aditya Fahrizi, Bapak Budi Satya, dan Bapak Bambang Irianto, Bapak Wisnu Pratama, Bapak Dwi Anggoro yang telah memberikan kesempatan bertatap muka secara langsung untuk mendapatkan informasi dan data-data yang diperlukan penulis serta telah memberikan banyak pelajaran hidup kepada penulis.
9. Ayu Aulia Rahmitasari yang telah memberikan waktunya untuk selalu direpotkan oleh penulis, selalu sabar, dan memberikan motivasi serta dukungan kepada penulis.
10. Sahabat terbaik penulis: Sirikit Wangi, Hanna, Siska Natalya, Sarah Lea, Asep Azis, Faathimah R Ghina, Alfi, Dita R, Fajar Ramdhani, Rizaldy Hanafie, Sherlivica, Syefira, Virgina, Harililah, Jonatan Gultom, Yudha Patria, Satrya I Regowo, Mutia Mirna, Tatan Rahmatillah, Tisya, Siti Sarah, Alya Rahman, Iqbal Adityana, Yayi Tresna, Dejan Sandria, Rian Syuhada Prakoso, dan Guruh Mandala yang selalu memberikan dukungan, nasehat, doa dan hiburan kepada penulis.

11. Sahabat-sahabat selama masa perkuliahan di kampus Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia: Rey Ariwibowo, Arief Rachman Hakim, Damil Nugrawan Suci, Nisaa Shara Shasmita, Niadara Kautsari, Fitri Wulandari, Rahardian Kusuma Wardani, Meithanepa Inas Butsainah, Wara Indah Eriana, Nasiematul Arifat, Aprilia Sindy, Maeswadhita, Latifatul Ghosyiah, Yustika Luthfi Budiaristi, Ahmad Risqi, Andre Encek, Hasnul Khorimah, Deby Berty, Trsrh Dimas, dan Syahlefi Lisando yang selalu mendukung, memberikan semangat dan telah memberikan warna-warni di kehidupan perkuliahan bagi penulis.
12. Keluarga ke dua: Fajri Mubarok, Fasya Sadida, Iqbal Adityana, Alya Rahman, Andy Setya, Adriana Permana, Riyal Yasser, Fadhil, dan Fafa yang tiada hentinya membantu penulis dalam segala hal untuk menyelesaikan studi.
13. Kepada teman-teman KKN Unit KL-368: Gina Wahyu M, Budi Satria, Faizal, Hanami, M Zarnuzi, Luthfia Kamalia dan Wanroy yang telah mewarnai hidup penulis selama 1 bulan dan selamanya.
14. Semua pihak yang telah membantu kelancaran skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa hasil penelitian ini memiliki banyak kekukarangan, oleh karena itu penulis mengharapkan masukan, saran, dan kritik yang membangun dari para pembaca agar penulis mendapatkan pemahaman baru berkaitan dengan tugas akhir ini. Penulis berharap tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi banyak orang dan dapat dijadikan rujukan bagi perkembangan

ilmu hukum khususnya di bidang hukum perlindungan konsumen. Penulis mengucapkan terimakasih dan memohon maaf kepada semua pihak yang telah direpotkan oleh penulis selama pengerjaan tugas akhir ini. Semoga kebaikan yang telah diberikan kepada penulis akan dibalas oleh Allah SWT.

Yogyakarta, 15 Januari 2019

Penulis,

(Asep Ridwanul Hakim)

NIM. 14410669

DAFTAR ISI

Halaman Judul i
Halaman Pengajuan ii
Halaman Persetujuan iii
Halaman Pengesahan iv
Pernyataan Orisinalitas Penelitian v
Curiculum Vitae vii
Halaman Motto viii
Halaman Persembahan ix
Kata Pengantar x
Daftar Isi xv
Abstrak xvii
BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Rumusan Masalah 9
C. Tujuan Penelitian 10
D. Kerangka Teori 10
E. Telaah Pustaka 17
F. Definisi Konseptual 20
G. Metode Penelitian 22
BAB II TINJAUAN UMUM, TINJAUAN YURIDIS, KERANGKA KONSEPTUAL PENEGAKAN DAN KESADARAN HUKUM 28
A. Tinjauan Umum Tentang *kendaraan Modifikasi* 28
1. Pengertian dan Fungsi Modifikasi 28

B. Kerangka Konseptual Penegakan dan Kesadaran Hukum 32
1. Teori Penegakan Hukum.....32
2. Teori Kesadaran Hukum 40
3. Teori Fiksi Hukum 45
C. Kedisiplinan dan Kepatuhan Berlalu Lintas dalam Perspektif Islam 48

BAB III PEMBAHASAN 54
A. Tinjauan Umum tentang Modifikasi dan Hasil Penelitian 54
1. Kendaraan Modifikasi dan Perkembangannya.....54
2. Hasil Penelitian 55
B. Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kendaraan Modifikasi.....56
C. Faktor yang Berperan dalam Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kendaraan Modikasi pada saat Konvoi 78

BAB IV PENUTUP 85
A. Kesimpulan.....85
B. Rekomendasi 86

DAFTAR PUSTAKA.....89

ABSTRAK

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi di Kabupaten Sleman dan mengetahui faktor yang berperan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi. Mengingat adanya toleransi dari pihak kepolisian terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan kendaraan modifikasi. Penelitian ini termasuk ke dalam penelitian hukum empiris. Bahan hukum yang digunakan yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yang dikumpulkan melalui hasil wawancara pada beberapa narasumber yaitu Komunitas Motor Gede, Dinas Perhubungan Sleman, Polres Sleman, dan Pustral UGM. Analisis dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan sosiologis, yaitu pendekatan dari sudut pandang hukum yang berlaku terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan modifikasi. Rumusan masalah dari penelitian ini yaitu bagaimana penegakan hukum pelanggaran lalu lintas terhadap kendaraan modifikasi dan apa faktor yang berperan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi. Kesimpulan dari penelitian ini sebagaimana yang menjadi rumusan masalah penelitian ini, antara lain: Pertama, Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas khususnya yang menggunakan perlengkapan seperti lampu isyarat dan sirene dalam berkendara yang dilakukan oleh kendaraan modifikasi belum dilaksanakan secara maksimal berdasrkan 7 (tujuh) point dasar yaitu komunitas motor gede mengetahui adanya aturan larangan penggunaan lampu isyarat dan sirene, adanya toleransi yang diberikan kepolisian terhadap anggota iring-iringan dalam penggunaan lampu rotator dan sirene, tidak ada peraturan yang mengecualikan penggunaan lampu rotator dan sirene bagi kendaraan sipil ataupun komunitas motor, upaya yang dilakukan dalam mencegah dan mengurangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan komunitas otomotif khususnya dalam penggunaan lampu rotator dan sirene, alasan-alasan yang muncul dalam pelanggaran lalu lintas dalam penggunaan lampu rotator dan sirene, ada tindakan pengkhususan yang dilakukan petugas kepolisian terhadap anggota iring-iringan yang diberi pengawalan oleh kepolisian untuk mendapat hak utama dijalan, hambatan yang dihadapi petugas kepolisian dalam menindak pelanggaran lalu lintas yang dilakukan kendaraan modifikasi pada saat konvoi. Kedua, faktor-faktor yang berperan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi di Kabupaten Sleman adalah faktor penegak hukum, dan faktor masyarakat. Faktor-faktor ini memiliki peranannya masing-masing dalam penegakan hukum ini.

Kata kunci : penegakan hukum, lalu lintas, kendaraan modifikasi

BAB I

PENEGAKAN HUKUM PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN MODIFIKASI (STUDI DI KABUPATEN SLEMAN)

A. Latar Belakang Masalah

Manusia dibatasi oleh peraturan-peraturan yang mengekang hawa nafsu untuk mengatur hubungan antar manusia. Peraturan-peraturan itu yang memberikan batasan-batasan perbuatan yang boleh dilakukan dan perbuatan yang tidak boleh untuk dilakukan oleh manusia. Peraturan-peraturan itu memberikan petunjuk bagi setiap manusia bagaimana harus bertingkah laku dan bertindak di dalam kehidupan bermasyarakat. Peraturan-peraturan hidup kemasyarakatan yang muncul dan berkembang di dalam kehidupan bermasyarakat bersifat mengatur dan memaksa, yang bertujuan untuk menjamin tata-tertib dalam masyarakat, dinamakan peraturan hukum atau kaidah hukum.[1] Selain itu peraturan yang ada haruslah memuat unsur yang menjadi tujuan dibuatnya hukum itu sendiri.

Pada dasarnya hukum harus dapat menjadi cerminan perubahan moralitas-sosial. Dengan demikian, hukum di sini dapat mewujudkan tiga dari tujuan hukum yaitu: keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum.[2] Hukum merupakan ringkasan yang menggambarkan suatu himpunan yang kompleks dari prinsip-prinsip, norma-

[1]CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hlm. 33-34
[2] Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum*, Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hlm. 69

norma, ide-ide, kebiasaan-kebiasaan dan aturan-aturan yang diharap mampu mengatur tatanan kehidupan sosial.[3]

Penguasa negara memiliki kewenangan untuk memaksa dan memerintah. Dalam konsep negara sebagai organisasi hukum disebutkan bahwa hukum dalam hal ini adalah perundang-undangan dibuat, dilaksanakan, dan dikontrol sendiri oleh negara. Dalam praktiknya, seperti yang disampaikan John Locke dan Montesquieu baik pembuat, pelaksana pengontrolan hukum dijalankan oleh kekuasaan negara yang telah dibagi dan dipisahkan. Adapun pembagiannya adalah pembuatan undang-undang diserahkan pada kekuasaan legislatif, pelaksanaan undang-undang dibuat oleh kekuasaan legislatif, dijalankan oleh kekuasaan eksekutif, dan pengontrolan undang-undang dipegang oleh kekuasaan yudikatif.[4]

Indonesia merupakan negara hukum yang menganut konsep *rechsstaat* dengan bertumpu atas sistem hukum kontinental yang disebut *civil law*.[5] Konsep ini memiliki ciri-ciri berupa adanya UUD atau konstitusi yang memuat peraturan tertulis tentang hubungan antara penguasa dan rakyat, adanya pembagian kekuasaan, dan melindungi juga mengakui hak-hak kebebasan rakyat. Sebagai negara hukum maka Indonesia menerapkan Asas Legalitas. Yang mana asas tersebut merupakan asas penting dari negara hukum, subtansi dari asas legalitas adalah setiap tindakan badan atau pejabat administrasi harus di dasarkan pada undang-undang, jika tanpa dasar undang-undang

[3]T.O. Ihromi, *Antorpologi Hukum Sebuah Bunga Rampai*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2001, hlm. 149

[4]CST. Kansil, *Op., Cit.*, hlm. 162

[5]Ni'matul Huda, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 74

maka badan atau pejabat administrasi negara tidak berwenang dalam bertindak dalam suatu hal yang dapat mengubah atau mempengaruhi keadaan hukum masyarakat.[6] Karena negara hukum menuntut agar penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan harus didasarkan pada undang-undang dan memberikan jaminan pada hak-hak rakyat yang tertuang dalam undang-undang.[7] Oleh karena itu, pemerintah membuat peraturan atau undang-undang dengan tujuan untuk melindungi hak setiap orang yang mana isinya bersifat mengatur dan memaksa. Dalam masyarakat yang teratur manusia atau anggota masyarakat itu harus memperhatikan dan menaati kaidah-kaidah atau norma-norma serta peraturan-peraturan tertentu yang berlaku. Peraturan itu memberi petunjuk bagi manusia bagaimana harus bertingkah laku dan bertindak. Salah satu peraturan tersebut mengatur tentang berlalu lintas.

Peraturan mengenai Lalu Lintas dan Angkutan jalan pada saat ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang selanjutnya disebut UU LLAJ. UU LLAJ kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam beberapa Peraturan Pemerintah, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemeritah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas

[6]*Ibid.,* hlm. 78
[7]*Ibid*.

dan Angkutan Jalan, dan yang teakhir dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan,[8] sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.[9] Selanjutnya, transportasi merupakan kegiatan perpindahhan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain.[10] Yang mana dari itu di era globalisasi ini kegiatan manusia tidak lepas dari bantuan teknologi yang salah satunya merupakan alat transfortasi berupa kendaraan bermotor. Manusia berhadapan dengan kemajuan teknologi yang juga diikuti dengan dampak negatifnya.[11] Yang mana peran dari pemerintah adalah untuk menekan dampak negatif yang dapat ditimbulkan.

Seperti dalam pembuatan peraturan lalu lintas, pemerintah mempunyai maksud dan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur. Yang mana polisi sebagai aparat yang memiliki tugas dan kewenangan dalam memelihara ketertiban dan menegakkan hukum.[12] Dengan demikian peraturan tersebut merupakan bentuk perindungan dari pemerintah terhadap

[8]Pasal 1 angka 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
[9]Pasal 1 angka 11 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
[10]Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineke Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 1
[11]Amoro Achmadi, *Filsafat Umum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm.19
[12]Achmad Ali, *Op., Cit.*, hlm. 64

hak-hak masyarakat dan bentuk pencegahan dari dampak negatif yang mungkin ditimbulkan oleh kemajuan teknologi.

Meskipun peraturan yang mengatur pengguna jalan telah ada, tapi pada kenyataannya masih saja terjadi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan akibat kurangnya kesadaraan dari masyarakat terhadap tertib berlalulintas. Salah satu pelanggaran yang paling sering dijumpai yaitu berkenaan dengan kelengkapan kendaraan bermotor dan surat-surat kendaraan. Seperti yang telah diatur Pasal 57 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Dalam hal ini ada salah satu perlengkapan kendaraan yang sedang marak digunakan oleh pengguna jalan baik itu kendaran berroda dua ataupun berroda empat yang seringkali kita temukan dijalanan dan pada umumnya di gunakan oleh komunitas-komunitas otomotif maupun perorangan, perlengkapan kendaraan tersebut merupakan lampu rotator dan sirene yang seharusnya ditertibkan dan karena dilarang maka dalam penggunaannya tidak diperuntukan bagi kendaraan sipil seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 59 ayat (5) selanjutnya dijelaskan dalam Pasal 72 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Penggunaan lampu rotator dan sirene menurut UU LLAJ No 22 Tahun 2009 Pasal 59 ayat (5) dan Pasal 72 PP No 43 tahun 1993, telah disebutkan siapa saja yang memiliki kewenangan menggunakan lampu isyarat disertai sirene yang mana peruntukannya yaitu bagi petugas tertentu sesuai dengan kewenangannya dalam

pemberian hak utama penggunaan jalan. Selain kendaraan bermotor yang di jelaskan dalam kedua Pasal di atas ada juga yang mendapatkan hak utama dijalan yaitu iring-iringaan pengantar jenazah, konvoi, pawai, atau kendaraan orang cacat, dan kendaraan khusus yang mengangkut barang khusus. Kendaraan yang mendapat hak utama tersebut harus dalam pengawalan petugas. Apabila digunakan oleh kendaraan sipil maka dapat membahayakan dan mengganggu pengguna jalan lain karena pengguna jalan lain akan mengira kendaraan yang menggunakan perlengkapan tersebut adalah petugas yang sedang menjalankan kewenangannya selain itu juga dapat membahayakan pengguna jalan lain karena pancaraan cahaya yang dihasilkan dari lampu tersebut sangkat terang yang dapat menggangu penglihatan. Seperti yang telah di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan, menurut Pasal 58 bahwa "Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas".[13]

Setiap manusia mempunyai keinginan dan hawa nafsu untuk memenuhi segala kebutuhannya maka manusia dapat menjalankan segala cara. Dengan demikian, keinginan dari setiap individu jika tidak ada yang mengatur maka dapat berpotensi merugikan individu lain. Peraturan lalu lintas ini telah dibuat dengan sedemikian rupa agar dapat dengan mudah dipahami. Peraturan-peraturan tersebut mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan lalu lintas. Yang mana telah diakui dan telah menjadi

[13]Pasal 58 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

hukum positif, dengan demikian siapapun dan dalam keadaan apapun setiap orang harus menghormati dan menaati segala peraturan yang ada. Akan tetapi dalam pelaksanaannya tidak serta merta berjalan dengan semestinya, banyak peraturan yang tidak diindahkan. Hal ini merupakan keadaan yang tidak dapat dihindari terhadap suatu perbedaan, karena perikelakuan yang berlaku dalam masyarakat tidak selalu sesuai dengan perikelakuan yang dikehendaki oleh kaidah-kaidah hukum.[14] Seperti dalam berita yang beredar pada tanggal 15 Agustus 2015 terdapat situasi yang janggal terhadap sikap penegak hukum yaitu kepolisian terhadap salah satu komunitas otomotif. Pada saat kejadian seorang pengendara sepedah dengan salah seorang temannya mencoba menegur dengan cara memberhentikan konvoi salah satu komunitas motor gede. Yang mana pada saat itu ada pesepedah melihat konvoi yang di lakukan tidak taat aturan, terlihat perilaku beberapa anggota moge yang menerabas lampu merah dengan dikawal oleh patwal kepolisian, dalam keadaan yang sama beberapa moge juga menggunakan lampu rotator dan sirene. Kejadian ini terjadi di kawasan Ringroad Utara, Depok Sleman.[15]

Sebagai mana pengamatan penulis penindakan hukum yang dilakukan oleh aparat kepolisian kepada kendaraan modifikasi di Sleman yang melanggar peraturan lalu lintas Pasal 59 ayat (5) belum lah tegas. Pengguna jalan yang menggunakan kendaraan modifikasi seringkali digunakan dalam aktivitas sehari-hari atau dalam

[14]Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2001, hlm. 19

[15]http://m.detik.com/news/berita/2993127/ini-video-aksi-hadang-konvoi-moge-di-yogya-oleh-pesepeda-elanto diakses pada tanggal 16 Agustus 2018 pukul 19.04 WIB

event tertentu yang dilakukan oleh komunitas motor secara berkonvoi dengan menggunakan pelayanan patroli dan pengawalan dari pihak kepolisiaan, dan selain itu juga seringkali pengguna jalan yang berstatus warga sipil melanggar UU LLAJ dengan menggunakan rotator dan sirene di bagian kendaraannya, baik itu warga sipil bahkan mobil-mobil pejabat sekalipun. Dalam UU LLAJ penggunaan lampu isyarat senyatanya dilarang untuk digunakan oleh kendaraan sipil.

Namun, penertiban serta tindakan pencegahan dari aparat kepolisian belum maksimal terhadap pelanggaran penggunaan rotator dan sirene oleh kendaraan sipil meskipun telah diatur sanksi terhadap pelanggaran Pasal 59 ayat (5) yang dapat di kenakan ketentuan pidana yaitu dengan Pasal 287 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Menurut Pasal 59 ayat (5) penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyatakan sebagai berikut:

a. "Lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia;
b. Lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, dan jenazah; dan
c. Lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek Kendaraan, dan angkutan barang khusus."

Berdasarkan Pasal yang telah disebutkan di atas, bahwa penggunaan lampu isyarat beserta bunyi hanya diperuntukan bagi petugas tertentu yang diberikan hak

utama dalam penggunaan jalan yang artinya, penggunaan isyarat baik berupa lampu ataupun sirene tersebut tidak diperuntukan bagi warga sipil karena hanya digunakan bagi kendaraan-kendaraan tertentu yang mempunyai kewenangan atas penggunaannya. Seperti yang selanjutnya diterangkan dalam Pasal 72 Peraturan Pemerintah No 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, disebutkan isyarat peringatan yang berupa lampu isyarat di sertai sirene hanya dapat di gunakan oleh:

a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas termasuk kendaraan yang diperuntukkan untuk keperluan pemadam kebakaran;
b. Ambulans yang sedang mengangkut orang sakit;
c. Kendaraan jenazah yang sedang mengangkut jenazah;
d. Kendaraan petugas penegak hukum yang sedang melaksanakan tugas; dan
e. Kendaraan petugas pengawal kendaraan kepala negara atau pemerintah asing yang menjadi tamu negara.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk meneliti praktik penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat kepolisian lalu lintas terhadap penggunaan lampu isyarat dan sirene yang digunakan oleh kendaraan sipil di Kabupaten Sleman, dengan judul penelitian Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kendaraan Modifikasi (Studi di Kabupaten Sleman).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana penegakan hukum pelanggaran lalu lintas terhadap kendaraan modifikasi?

2. Apa saja faktor yang berperan terhadap penegakan hukum pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi.
2. Untuk mengetahui apa saja faktor yang memperngaruhi penegakan hukum pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi.

D. Kerangka Teori

1. Tinjauan Umum Tentang Kendaraan Modifikasi

Manusia adalah makhluk hidup yang tidak dapat hidup sendiri, karena setiap individu membutuhkan individu lain untuk saling memenuhi berbagai macam kebutuhan. Dengan demikian tingkat salingketergantungannya pun semakin besar pula, bidang-bidang kegiatan yang awalnya berdiri dan bekerja sendiri-sendiri kini menjelma menjadi suatu jaringan sistem yang lebih besar ruang lingkupnya.[16] Untuk dapat memperoleh keinginan serta kebutuhannya maka setiap orang harus dapat berinteraksi dan bersosial dalam suatu lingkungan masyarakat atau salah satu nya dengan mengikuti komunitas motor atau komunitas otomotif. Dalam hal ini komunitas otomotif telah menjadi wadah bagi setiap orang untuk menyalurkan hobinya.

[16]Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Perubahan Sosial*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009, hlm. 63

Munculnya Komunitas Otomotif yang kemudian diikuti oleh peranan negara dengan kekuatan dan legitimasinya merupakan akibat dari perkembangan masyarakat. Peranan negara tersebut bertujuan untuk mengatur bidang-bidang atau komunitas serta hubungannya satu sama lain dalam suatu sistem dengan ruang lingkup nasional.[17] Komunitas otomotif identik dengan kendaraannya yang unik dengan berbagai macam gaya modifikasi, mulai dari modifikasi yang terbilang biasa sampai dengan modifikasi ekstrime.

Modifikasi itu sendiri merupakan perubahan pada suatu benda dengan maksud agar menjadi lebih baik dengan merubah atau menambahkan sesuatu tanpa mengurangi fungsi utamanya. Hal ini sesuai dengan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan mengenai modifikasi menurut Kententuan Pasal 1 angka 12 PP No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan ("PP No. 55/2012"), menjelaskan bahwa Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.[18] Dalam hal ini sering kali salah kaprah dalam penggunaan lampu rotator dan sirene yang sering digunakan oleh anggota komunitas otomotif atau sebagai aksesoris pada kendaraan modifikasi.

Penggunaan lampu rotator dan sirene tersebut merupakan suatu yang tidak dibenarkan dalam penggunaannya bagi kendaraan warga sipil, karena penggunaan lampu rotator dan sirene telah diatur dalam Undang-Undang LLAJ yang dalam

[17] *Ibid*.
[18] Pasal 1 angka 12 PP No 55 tahun 2012 tentang Kendaraan.

penjelasannya penggunaan nya bukan untuk sembarang orang melainkan digunakan oleh petugas tertentu yang memiliki kewenangan sesuai dengan tugasnya masing-masing.

2. Tinjauan Yuridis Mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pengaturan tata tertib berlalu lintas diatur dalam Undang - Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, Undang - Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan. Yang kemudian diteruskan dalam Undang - Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya dijabarkan lebih lanjut dalam peraturan pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan Pengemudi kemudian disempurnakan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau dapat disebut dengan UULLAJ.

UULLAJ ini dijelaskan lebih lanjut dalam peraturan pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemeritah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan yang terakhir dalam Peraturan

Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Peraturan mengenai Lalu Lintas juga diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas.

3. Tinjauan Teoritis

Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan beberapa teori yaitu teori penegakan hukum, kesadaran hukum, dan fiksi hukum yang akan dijadikan sebagai bahan untuk melakukan analisis. Teori-teori tersebut akan diuraikan sebagai berikut:

a. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah suatu tujuan dari hukum, tujuan dari hukum tersebut harus mempunyai nilai moral yang berbentuk keadilan. Nilai moral tersebut harus bisa di laksanakan dalam realitas nyata. Karena yang dapat di katakan sebagai hukum apabila nilai-nilai yang terkandung di dalamnya dapat tersealisasikan.

Indonesia merupakan negara hukum, yang mana dalam penegakan hukum itu sendiri dijamin oleh negara. Artinya negara harus menjamin terciptanya keadilan bagi setiap warga negara dalam hal penegakan hukum. Penegakan hukum merupakan suatu tujuan dari hukum itu sendiri. Tujuan hukum harus memiliki nilai moral berupa keadilan. Nilai tersebut harus dapat diwujudkan dalam realitas nyata. Karena sebuah hukum akan dapat diakui apabila maksud atau nilai-nilai moral yang terkandung di dalamnya dapat dilaksanakan. Penegakan hukum pada hakikatnya merupakan

penerapan diskresi yang mengangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum,tapi memiliki unsur penilaian pribadi (Wayne La-Favre).[19]

Penegakan hukum bukan sekedar pelaksanaan perundang-undangan, meski dalam kenyataannya Indonesia merupakan negara hukum yang mana menjadikan undang-undang sebagai dasar dalam pelaksanaan penegakan hukum. Penegakan hukum bukan hanya berdasarkan dari keputusan-petusan hakim, jika pelaksanaan perundang-undangan atau keputusan-keputusan hakim mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup malah akan memiliki kelemahan. Bahwa masalah yang ada dalam penegakan hukum terletak pada beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Faktor-faktor tersebut memiliki arti netral, sehingga dampak positif dan negatifnya terletak pada isi dari faktor-faktor berikut yang mempengaruhi penegakan hukum. Antara lain yaitu:

1. Faktor hukumnya sendiri.
2. Faktor penegakan hukum, yakni pihak yang membentuk dan yang menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung dari penegakan hukum itu sendiri.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berada dan berlaku.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut sangat berkaitan karena merupakan hakikat dari penegakan hukum dan juga merupakan tolak ukur dari efektivitas penegakan hukum.[20]

[19] Soejono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 7

b. Teori Kesadaran Hukum

Teori ini lebih menitikberatkan pada setiap subjek hukum, yang mana muncul dalam proses penerapan hukum positif. Karena adanya ketidaksesuaian antara peraturan untuk pengendalian sosial dari penguasa atau kesadaran warga masyarakat dengan kenyataan-kenyataan dipatuhi atau yang tidak ditaatinya hukum positif tersebut. Keselarasan antara pengendalian sosial oleh penguasa, kesadaran masyarakat dan kenyataan dipatuhinya hukum positif merupakan suatu keadaan yang menjadi cita-cita atau yang dikehendaki. Ide tentang kesadaran masyarakat sebagai dasar sahnya hukum positif dikemukakan dalam ajaran-ajaran tentang *Rechtsgefuhl* atau *Rechtsbewusstsein* yang intinya bahwa, tak ada hukum yang mengikat masayarakat kecuali atas kesadaran hukumnya.

Mengenai masalah ini Krabbe menyatakan, bahwasanya sealain kekuasaan dewa-dewa dan wewenang publik, maka ada wewenang lain yaitu kesadaran manusia. Kesadaran tersebut menjadi sebuah bawaan dan mendarah daging pada setiap manusia dan memiliki kekuaatan yang lebih besar dari pada wewewang lainnya.[21] Pendapat tersebut mengarahkan pada persoalan bagaimana masyarakat menyadari untuk siapa hukum itu dibuat dan menerima hukum tersebut. Adanya peraturan atau hukum yang dibuat tidak lepas dari kesadaran kelompok sosial. Yang menjadi faktor terpenting adalah kesungguhan dari tekanan-tekanan sosial selain dari

---

[20] *Ibid.*, hlm. 8

[21]Soejono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 145

peraturan-peraturan yang sudah ada yang mana nantinya dapat menimbulkan ketaatan. Peraturan atau hukum yang dibuat juga harus dapat menyesuaikan dengan keadaan dan watak masyarakat, apabila tidak cocok dengan kesadaran atau perasaan masyarakat maka dapat menimbulkan pertentangan, semakin besar pertentangan yang ditimbulkan maka akan semakin sulit dalam penerapan hukumnya. Seperti kita ketahui bahwasannya pembentuk hukum dapat memberlakukan peraturan dengan paksaan namun akibat yang ditimbulkan adalah meningkatnya biaya-biaya sosial.[22]

c. Teori Fiksi Hukum

Fiksi hukum adalah asas yang beranggapan bahwa semua orang mengetahui hukum tidak terkecuali. Baik itu warga pedalaman bahkan warga yang tidak lulus sekolah sekalipun semua dianggap mengetahui hukum. Setiap subjek hukum dianggap mengetahui dan paham hukum, dan tidak ada seorang pun yang dapat mengelak dari jeratan hukum dengan beralasan tidak mengetahui adanya ketentuan atau hukum tertentu yang telah ada yang bersumber dari perundang-undangan.[23]

Undang-undang merupakan kumpulan peraturan negara yang di buat oleh pemerintah atau penguasa dalam suatu negara, yang mana memiliki kekuatan hukum mengikat. Dalam hal ini Undang-undang dalam arti materil menurut Buys yakni setiap keputusan pemerintah yang menurut isinya mengikat langsung setiap penduduk.[24] Suatu peraturan atau undang-undang dapat diberlakukan ketika telah

[22]*Ibid.*, hlm. 146-147

[23]http://m.hukumonline.com/berita/baca/hol19115/fiksi-hukum-harus-didukung diakses pada tanggal 3 Agustus 2018 pukul 17.00 WIB

[24]CST. Kansil, *Op., Cit.*, hlm. 58

diundangkan dalam Lembaran Negara, tanggal pemberlakuannya sesuai dengan tanggal yang ditentukan dalam undang-undang itu sendiri, namun jika tidak ditentukan maka pemberlakuannya dapat berlaku 30 hari terhitung dari tanggal diundangkannya dalam Lembaran Negara untuk daerah Jawa dan Madura. Sedangkan untuk daerah lain berlaku 100 hari tehitung dari tanggal diundangkannya dalam Lembaran Negara. Setelah proses tersebut maka belaku suatu *Fictie* dalam hukum yaitu, "*Setiap orang dianggap telah mengetahui adanya suatu undang-undang*."[25]

E. Telaah Pustaka

Penelitian hukum/skripsi ini dengan judul "Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kendaraan Modifikasi (Studi di Kabupaten Sleman)" bukanlah plagiasi atau duplikasi dari hasil karya penelitian lain, sebab hasil dari penulisan hukum ini diperoleh melalui suatu penelitian hukum yang dilakukan sendiri oleh penulis. Ada beberapa tesis, skripsi maupun jurnal yang membahas mengenai hal-hal yang berkaitan dengan rotator atau *strobo* dan sirene, yaitu:

1. Jamri Tumpak Hamngonangan S, Fakultas Hukum, Universitas Riau, dengan judul "Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Penggunaan Sirene dan Lampu Rotator Oleh Polisi Lalu Lintas Resor Kota Pekanbaru". Rumusan masalah yang diangkat adalah bagaimana penegakan hukum terhadap pelanggaran sirene dan lampu rotator oleh Polisi Lalu Lintas Resor Pekanbaru, Apa hambatan dalam penegakan

[25] *Ibid.*

hukum terhadap pelanggaran penggunaan sirene dan lampu rotator di wilayah hukum Polisi Lalu Lintas Resor Pekanbaru, Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan sirene dan lampu rotator di wilayah hukum Polisi Lalu Lintas Resor Pekanbaru. Hasil penelitian yang dilakukan, kesimpulannya adalah penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan sirenen dan lampu rotator yang sudah dilakukan pihak Kepolisian Lalu Lintas Resor Kota Pekanbaru belum berjalan maksimal sesuai yang diharapkan UULLAJ. Adapun tujuan tersebut adalah lalu lintas yang terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Hambatan yang dialami oleh Polisi Lalu Lintas Resor Pekanbaru dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan sirene dan lampu rotator diantaranya adalah kendala dari penegak hukum, kendala kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum, kendala sarana dan prasarana yang kurang memadai. Upaya yang dilakukan dalam mengatasi hambatan penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan sirene dan lampu rotator oleh Polisi Lalu Lintas Resor Pekanbaru diantaranya adalah memberikan pendidikan/pembinaan atau penyuuhan, sosialisasi, dengan cara mengadakan seminar dan menyurati instansi atau organisasi masyarakat tentang penggunaan sirene dan lampu rotator, serta sikap tegas dari

pimpinan. Untuk mendindak anggota yang menghambat penegakan hukum.

2. Denny Asyad, Fakultas Hukum, Universitas Lampung, dengan judul "Upaya Satuan Lalu Lintas dalam Menanggulangi Pelanggaran terhadap Penggunaan Lampu *Storbo* dan Sirene pada Kendaraan Bermotor" (Studi Wilayah Hukum Polres Lampung Selatan). Rumusan masalah yang diangkat adalah bagaimanakah upaya kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran terhadap pengguna lampu *strobo* dan sirene pada kendaraan bermotor, dan apakah yang menjadi faktor penghambat kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran terhadap pengguna lampu *strobo* dan sirene pada kendaraan bermotor. Hasil penelitian yang dilakukan, kesimpulannya adalah upaya penanggulangan yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran terhadap pengguna lampu *strobo* dan sirene pada kendaraan bermotor yang dapat dilaksanakan dengan Upaya penanggulangan yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran terhadap pengguna lampu *strobo* dan sirene pada kendaraan bermotor yang dapat dilaksanakan dengan cara-cara, yaitu: upaya *Pre-Emtif* (himbauan), upaya *Preventif* (pencegahan), dan upaya *Represif* (tindakan). Upaya-upaya tersebbut harus diseimbangkan dengan adanya sosialisasi kepada masyraakat dan meningkatkan kesadaran masing-masing individu agar mengurangi

adanya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh kedua belah pihak. Faktor penghambat di dalam upaya yang dilakukan oleh kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran terhadap pengguna lampu *strobo* sirene pada kendaraan bermotor, yaitu masih lemahnya ancaman sanksi yang telah diatur dalam undang-undang, penegakan hukum oleh aparat yang kurang tegas, masih banyak ditemukannya masyarakat yang tidak disiplin untuk mematuhi aturan lalu lintas dan kurangnya kesadaran hukum masyarakat akan pentingnya keselamatan dijalan sehingga mempengaruhi lambatnya penerapan disiplin dalam berlalu lintas.

F. Definisi Konseptual

Modifikasi itu sendiri merupakan perubahan pada suatu benda dengan maksud agar menjadi lebih baik dengan merubah atau menambahkan sesuatu tanpa mengurangi fungsi utamanya. Hal ini sesuai dengan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan mengenai modifikasi menurut Kententuan Pasal 1 angka 12 PP No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan ("PP No. 55/2012"), menjelaskan bahwa Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.[26] Dalam hal ini sering kali salah kaprah dalam penggunaan lampu rotator dan sirene yang sering digunakan oleh anggota komunitas otomotif atau sebagai aksesoris pada kendaraan modifikasi.

[26] Pasal 1 angka 12 PP No 55 tahun 2012 tentang Kendaraan.

Rotator merupakan lampu peringatan atau dalam undang-undang disebut sebagai lampu isyarat yang berfungsi untuk meminta hak prioritas bagi pengguna lampu rotator agar pengguna jalan lain memberikan keleluasaan atau memberikan jalan bagi penyandang hak utama atas penggunaan lampu isyarat. Benda pemberi isyarat lalu lintas merupakan alat elektronik berupa lampu dengan pancaran cahaya dengan warna tertentu dan dapat juga disertai dengan bunyi sebagai isyarat atau tanda untuk mengatur lalu lintas pengguna jalan baik di persimpangan atau di ruas jalan. Menurut Pasal 59 UU. No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

1. Untuk kepentingan tertentu. Kendaraan bermotor dapat dilengkapi dengan lampu isyarat dan/ atau sirene.
2. Lampu isyarat sebagaimana yang di maksud pada ayat (1) terdiri atas warna:
    a. Merah
    b. Biru
    c. Kuning
3. Lampu isyarat warna merah atau biru sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b serta sirene sebagaimana di maksud ayat (1) berfungsi sebagai tanda kendaraan bermotor yang memiliki hak utama
4. Lampu isyarat warna kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berfungsi sebagai tanda peringatan kepada pengguna jalan lain.
5. Penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) sebagai berikut:
    a. “Lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia;
    b. Lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, dan jenazah; dan
    c. Lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek Kendaraan, dan angkutan barang khusus.”

Selanjutnya diterangkan dalam pasal 72 Peraturan Pemerintah No 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, disebutkan isyarat peringatan yang berupa lampu isyarat di sertai sirene hanya dapat digunakan oleh ;

a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas termasuk kendaraan yang diperuntukan untuk keperluan pemadam kebakaran
b. Ambulans yang sedang mengangkut orang sakit
c. Kendaraan jenazah yang sedang mengangkut jenazah
d. Kendaraan petugas penegak hukum yang sedang melaksanakan tugas
e. Kendaraan petugas pengawal kendaraan kepala negara atau pemerintah asing yang menjadi tamu negara.

Selanjutnya, menurut peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Peraturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas di atur pada Pasal 1 ayat 15, Pasal 9 huruf a di terangkan bahwa:

> ‘Pasal 1 ayat 15: Alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkai elektronik dengan menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan. Pasal 9 huruf a : Lampu rotator berwarna biru yang berfungsi sebagai peringatan bagi pengguna jalan untuk memperlambat laju kendaraan.’

G. Metode Penelitian

1. Obyek Penelitian

Obyek yang menjadi penelitian ini adalah penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi di Kabupaten Sleman.

2. Subyek Penelitian

Subjek penelitian merupakan pihak-pihak yang akan memberikan informasi atau keterangan terhadap masalah yang akan diteliti. Subjek penelitian yaitu:

a. Gembong Widodo sebagai Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman
b. Anggota Komunitas Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) diantaranya Faizal Abdoulah selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) Yogyakarta, Ivan andhika selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) Yogyakarta, Bapak Danang Adji selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Aditya Fahrizi selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Budi Satya selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Bapak Bambang Irianto selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Wisnu Pratama selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), dan Bapak Dwi Anggoro selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia.
c. Wiratno sebagai Pengamat Transportasi bagian ahli hukum di Pusat Studi Transportasi dan Logisitik Universitas Gadjah Mada (UGM)
d. Sulton Fatoni sebagai Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman dan Sunardi sebagai Kepala Seksi Kendaraan Operasional Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman.

3. Sifat Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang didasarkan dari hasil penelitian yang selanjutnya diuraikan dengan menggunakan kata-kata sehingga dapat diperoleh dengan jelas gambaran dari hasil penelitian ini.

4. Jenis Penelitian

Penelitian ini dilakukan degan metode penelitian *empiris*. Metode penelitian empiris ini fokusnya didasarkan dari penelitian di lapangan, bagaimana hukum dijalankan sebagaimana mestinya di dalam masyarakat. Dalam penelitian ini akan mengkaji bagaimana penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi (Studi di Kabupaten Sleman).

5. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari:

a. Data Sekunder, yaitu berupa data yang terdiri dari dua bagian yaitu:

- Bahan Hukum Sekunder terdiri atas peraturan perundang-undangan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Lalu Lintas Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang

Peraturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.)

- Bahan Hukum Primer terdiri dari hasil literature, dokumen-dokumen, hasil penelitian dan karya ilmiah.

b. Data Tersier, bahan hukum yang dapat menjadi acuan dalam memahami dan menganalisis masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini, berupa; Kamus Besar Bahasa Indonesia, kamus hukum, ensklopedia, catatan kuliah, dan lain lain.

6. Metode Pengumpulan Data

a. Wawancara, yakni tanya jawab kepada responden atau subyek penelitian yang berwenang memberikan keterangan dan berkaitan langsung dengan penelitian ini yakni, komunitas otomotif, pengamat transfortasi, dan dinas perhubungan.

b. Studi Pustaka, yaitu mengkaji literatur dan penelitian hukum yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

c. Observasi, yaitu pengamatan inderawi, dan dengan menggunakan alat perekam, terhadap objek penelitian.

7. Metode Pengelolahan Data

Metode pengelolahan data yang dilakukan dalam penelitian ini Non Statistik karena didasarkan pada sifat penelitian yakni bersifat kualitatif.

8. Metode Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pendeketan sosiologis. Dalam hal ini pendekatan penelitian dari sudut pandang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan modifikasi di Kabupaten Sleman dalam penggunaan lampu isyarat disertai bunyi.

9. Metode Analisis

Analisis penelitian ini akan dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif. Data yang merupakan data primer akan digambarkan dan diuraikan secara kualitatif dalam bentuk kalimat teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif baru kemudian di analisis.

10. Sistematika Penulisan

Skripsi ini disusun dalam 4 (empat) bab yang antara bab pertama hingga bab keempat akan disambungkan oleh satu alur pemikiran. Adapun urutan dan tata letak masing-masing bab serta pokok pembahasannya adalah sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan

Terdiri dari latar belakang masalah mengenai penegakan hukum pelanggaran lalu intas oleh Kendaraan Modifikasi di Yogyakarta. Bab ini berisi rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka teori, telaah pusataka, definisi konseptual, dan metode penelitian

BAB II Kajian Teori

Berisi tinjauan umum tentang Kendaraan Modifikasi dan Kerangka Konseptual Penegakan dan Kesadaran Hukum tentang teori penegakan hukum, teori kesadaran hukum dan teori berlakunya hukum (teori fiksi hukum).

BAB III Pembahasan

Berisi mengenai hasil penelitian serta wawancara berkaitan dengan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas oleh Kendaraan Modifikasi di Kabupaten Sleman.

BAB IV Penutup

Berisi kesimpulan yang dimuat beradsarkan pembahsan dan uaraian bab-bab sebelumnya. Kesimpulan merupakan penjelasan secara singkat dan jelas atas jawaban yang didasarkan pada permasalahan yang menjadi objek penelitian yang dilakukan oleh penulis. Kemudian bab ini berisi saran yang berupa rekomendasi terhadap hasil simpulan dalam skripsi.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Tinjauan Umum tentang Kendaraan Modifikasi

1. Pengertian dan Fungsi Modifikasi

Secara sederhana modifikasi merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk mengubah suatu benda. Dalam lingkup otomotif sebagian orang yang akrab dengan modifikasi beranggapan bahwa modifikasi merupakan suatu kepuasan tersendiri ketika dapat menghasilkan atau memiliki kendaraan yang memiliki perbedaan dengan kendaraan orang lain.[27]

Untuk melindungi hak setiap pengguna jalan dan mencegah terjadinya kekeliruan yang disebabkan oleh kendaraan yang di modifikasi maka pemerintah dalam hal ini telah menetapkan perturan-perturan yang secara khusus mengatur tentang modifikasi. Seperti yang diatur dalam Pasal 1 angka 12 PP No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaran, telah dijelaskan mengenai Modifikasi Kendaraan Bermotor merupakan perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.[28] Selanjutnya setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan

[27]http://m.forum.detik.com/modifikasi-adalah-kepuasan-t129089.html. diakses pada 14 Agustus pukul 14.14WIB

[28]Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

rekayasa Kendaraan Bermotor, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat 1 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Junto Pasal 123 ayat 1 huruf b junto Pasal 131 huruf e PP No 55 Tahun 2012. Yang mana penelitian tersebut meliputi beberapa aspek, diantaranya:

1. Rancangan teknis;
2. Susunan;
3. Ukuran;
4. Material;
5. Kaca, pintu, engsel, dan bumper;
6. Sistem lampu dan alat pemantul cahaya; dan
7. Tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor.

Modifikasi kendaraan yang dapat dilakukan meliputi:

- Modifikasi dimensi yang hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau pemendekan landasan (chassis) tanpa mengubah jarak sumbu dan kontruksi Kendaraan Bermotor.
- Modifikasi pada mesin dilakukan dengan mengganti mesin dengan mesin merk dan tipenya sama
- Modifikasi daya angkut yang dapat dilakukan pada Kendaraan Bermotor dengan menambah sumbu bagian belakang tanpa mengubah jarak sumbu aslinya dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki material yang sama dengan sumbu aslinya dan harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.

Kebanyakan orang lebih mengutamakan tampilan dari kendaraan yang di modifikasinya, sehingga melupakan aspek-aspek penting dalam berkendara.

Umumnya modifikator memodifikasi kendaraannya dengan merubah lampu utama, sampu sein, kaca spion, sampai identitas nomor kendaraan. Memodifikasi kendaraan bermotor haruslah memenuhi sarat laik jalan dan juga harus memenuhi aspek keselamatan dalam berkendara.[29]

Modifikasi kendaraan seringkali dilakukan masyarakat dengan merubah atau menambahkan perlengkapan tertentu misalnya dengan menggunakan lampu rotator atau strobo dan juga sirene di kendaraannya. Yang mana seperti yang telah dibahas sebelumnya bahwa penggunaan lampu isyarat berupa rotator, strobo, dan sirene telah diatur dalam peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pengertian lampu rotator tersebut ialah lampu yang memancarkan cahaya terang dengan warna-warna tertentu untuk petugas-petugas dalam kewenangan-kewenangan tertentu. Seperti yang diatur dalam Pasal 59 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

(1). Untuk kepentingan tertentu. Kendaraan bermotor dapat dilengkapi dengan lampu isyarat dan/ atau sirene.
(2). Lampu isyarat sebagaimana yang di maksud pada ayat (1) terdiri atas warna:
   a. Merah
   b. Biru
   c. Kuning
(3). Lampu isyarat warna merah atau biru sebagaimana dimaksud pada ayat huruf a dan huruf b serta sirene sebagaimana di maksud ayat (1) berfungsi sebagai tanda kendaraan bermotor yang memiliki hak utama
(4). Lampu isyarat warna kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berfungsi sebagai tanda peringatan kepada pengguna jalan lain.
(5). Penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) sebagai berikut:

[29]Pasal 52 ayat 1 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

a. ‘Lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia;
b. Lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, dan jenazah; dan
c. Lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek Kendaraan, dan angkutan barang khusus.’

Penggunaan lampu rotator dan juga sirene diperuntukan bagi penggunaan jalan atau kendaraan yang memperoleh hak utama dan prioritas agar didahulukan sesuai dengan urutan yang telah ditentukan dalam Pasal 134 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal tersebut berbunyi:

a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
b. Ambulans yang mengangkut orang sakit;
c. Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan Lalu Lintas;
d. Kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
e. Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
f. Iring-iringan pengantar jenazah dan;
g. Kovoi dan/atau Kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Lalu mengenai Tata Cara Pengaturan Kelancaran dijelaskan dalam Pasal 135, yaitu:

(1). Kendaraan yang mendapat hak utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 harus dengan dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan berbunyi sirene.
(2). Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia melakukan pengamanan jika mengetahui adanya Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1.
(3). Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas tidak berlaku bagi kendaraan yang mendapatkan hak utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 134.

Selanjutnya, menurut peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Peraturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas di atur pada Pasal 1 ayat 15, Pasal 9 huruf a di terangkan bahwa:

‘Pasal 1 ayat 15: Alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik dengan menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.’
‘Pasal 9 huruf a : Lampu rotator berwarna biru yang berfungsi sebagai peringatan bagi pengguna jalan untuk memperlambat laju kendaraan.’

Selanjutnya dalam Pasal 72 Peraturan Pemerintah No 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, disebutkan isyarat peringatan yang berupa lampu isyarat di sertai sirene hanya dapat di gunakan oleh ;

a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas termasuk kendaraan yang diperuntukan untuk keperluan pemadam kebakaran
b. Ambulans yang sedang mengangkut orang sakit
c. Kendaraan jenazah yang sedang mengangkut jenazah
d. Kendaraan petugas penegak hukum yang sedang melaksanakan tugas
e. Kendaraan petugas pengawal kendaraan kepala negara atau pemerintah asing yang menjadi tamu negara.

B. Kerangka Konseptual Penegakan dan Kesadaran Hukum

1. Teori Penegakan Hukum

a. Pengertian Penegakan Hukum

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum merupakan suatu kegiatan yang memiliki tujuan menyerasikan hubungan dari nilai-nilai yang terkandung di dalam kaidah-kaidah nilai yang mantap dan mengejewanta dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir yang bertujuan untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Dalam hal ini kaidah-kaidah tersebut berisi suruhan, larangan atau kebolehan. Yang mana menyuruh,

melarang, dan memperbolehkan untuk melakukan atau tidak untuk melakukan atas suatu tindakan tertentu.[30] Peraturan atau kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi sebuah tolak ukur atas suatu sikap yang tidak pantas dilakukan atau yang seharusnya dilakukan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang dapat berupa penerapan diskresi yaitu keputusan yang tidak diatur oleh kaidah hukum, dengan memiliki unsur pandangan dan penilaian pribadi.[31] Penegakan hukum adalah suatu usaha untuk mengimplementasikan gagasan pemikiran atas keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan kehidupan sosial.

Penegakan hukum merupakan proses untuk mencapai atau mewudjudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan, keinginan-keinginan hukum disini merupakan ide-ide dari badan pembuat undang-undang.[32]

Penegakan hukum sebagai upaya mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dengan menggunakan 2 (dua) cara, yaitu melalui jalur *penal* dan *jalur non penal*. Kedua cara tersebut harus digunakan secara bersamaan karena kejahatan tidak dapat diminimalisasi hanya dengan penindakan yang tegas saja, perlu juga di ketahuinya faktor-faktor penyebab yang kemudian dilakukan upaya pemulihan.[33] Selanjutnya menurut Jimly Asshiddiqie, penegakan hukum merupakan proses dilakukannya upaya agar dapat tegaknya serta berfungsinya norma hukum

---

[30]Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo, Jakarta, 2002, hlm. 4

[31]*Ibid*.

[32]Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005, hlm. 135

[33]Bambang Waluyo, *Penegakan Hukum di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm. 105

secara nyata sebagai pedoman perilaku terhadap hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.[34]

Agar dapat lebih jelas maka pengertian penegakan hukum diuraikan kedalam 2 (dua) bagian, yaitu:

A. Subjeknya

Penegakan hukum dapat dilakukan oleh subjek luas dan subjek sempit, pertama dari sisi subjek yang luas. Penegakan hukum dalam prosesnya melibatkan semua subjek hukum didalam setiap hubungan hukum. Berisi aturan bagi siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, maka dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Selanjutnya dilihat dari sisi subjeknya yang sempit, penegakan hukum merupakan upaya dari aparatur penegak hukum yang bertujuan menjamin dan memastikan aturan hukum dapat berjalan sebagaimana harusnya. Dalam pelaksanaan tugas jika diperlukan aparatur penegak hukum diperbolehkan menggunakan daya paksa.

B. Objeknya

Pengertian penegakan hukum yang ditinjau dari objeknya juga mencangkup makna yang luas dan sempit. Dalam arti luas penegakan hukum mencangkup nilai-nilai keadilan yang terdapat didalam atauran formal maupun nilai-nilai aturan yang

[34]Bambang Waluyo, *Op., Cit.,* hlm. 99

hidup didalam masyarakat. Selanjutnya dalam arti sempit penegakan hukum hanya terkait dengan peraturan formal dan tertulis saja.[35]

b. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Menurut Soerjono Soekanto, terdapat 5 (lima) faktor yang mempengaruhi penegakan hukum antara lain:

1. Faktor Hukum

Penegakan hukum pada hakikatnya adalah bagaimana hukum itu dapat menghadirkan keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat dari menerapkan peraturan-peraturan yang berbentuk perundang-undangan dalam kehidupan yang konkrit. Tetapi dalam realita yang terjadi dilapangan penyelenggaraan hukum sering kali terdapat pertentangan antara keadilan dan kepastian hukum, penyebabnya karena keadilan merupakan suatu penilaian yang abstrak. Sedangkan kepastian hukum adalah suatu prosedur atau perangkat aturan yang telah ditentukan secara normatif.

Masalah yang dijumpai dalam undang-undang adalah berbagai undang-undang yang belum memiliki peraturan pelaksanaan, meskipun didalam undang-undang tersebut diperintahkan demikian. Contohnya seperti dalam UU No. 3 tahun 1965 tentang LLAJ, dalam Pasal 36 dari undang-undang tersebut menyatakan bahwa:

"Peraturan-peraturan pelaksanaan yang berlaku sekarang tetap berlaku hingga diubah dengan peraturan-peraturan berdasarkan undang-undang ini"

[35] *Ibid.*

Padahal telah diperintahkan dalam undang-undang tersebut agar beberapa hal diatur secara khusus di dalam Peraturan Pemerintah. Namun hingga saat ini belumlah dilaksanakan. Permasalahan yang selanjutnya adalah ketidakjelasan dalam kata-kata yang dipergunakan sebagai perumusan pasal-pasal tertentu. Hal tersebut karena penggunaan kata yang memiliki arti yang dapat ditafsirkan secara luas, atau karena terjemahan dari bahasa asing yang kurang tepat. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari undang-undang karena tidak diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang, belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang, dan ketidakjelasan arti kata dalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran didalam penafsiran serta penerapan.[36]

2. Faktor Penegak hukum

Dalam faktor ini yang akan dibahas berkenaan dengan para penegak hukum yang secara langsung memiliki kewenangan menegakan hukum seperti para penegak hukum yang bertugas dalam bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan, dan pemasyarakatan. Permasalahan yang penting dalam faktor ini berkenaan dengan diskresi, karena diskresi merupakan pengambilan keputusan yang tidak terikat dengan hukum yang mana penilaian pribadi memiliki peran dalam menentukan keputusan.[37] Dalam penentuan atas pemberian diskresi ini aparat dituntut

[36]Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 14-18

[37]*Ibid*, hlm. 21

untuk dapat memberikan keadilan sesuai dengan hati nurani dengan pertimbangan-pertimbangan lain sesuai dengan keadaan dan sikap batin petugas melihat masalah yang terjadi yang dihadapkan padanya.

Penegak hukum memiliki kedudukan sebagai contoh, teladan, dan panutan bagi masyarakat yang dituntut mempunyai kemampuan tertentu sebagai penunjang dalam melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum. penegak hukum juga harus dapat berkomunikasi dengan baik dan mampu memberikan pemahaman bagi masyarakat terkait apa yang disampaikan oleh penegak hukum sebagai arti bahwa masyarakat memahami dan mengerti dengan suatu persoalan yang disampaikan.

Para penegak hukum harus dapat memanfaatkan unsur-unsur pola tradisional tertentu agar mampu merangsang partisipasi dari masyarakat luas guna memperkenalkan norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang baru dan memberikan keteladanan yang baik.[38] Namun pada kenyantaannya banyak kasus hukum yang menjerat oknum dari penegak hukum yang tidak memcerminkan sebagai panutan bagi masyarakat. Kosekuensi dari ini adalah terjadinya kemungkinan-kemungkinan hilangnya rasa kepercayaan dari masyarakat terhadap para penegak hukum.[39] Tugas yang dihadapi oleh penegak hukum adalah bagaimana dapat menjaga serta meningkatkan rasa kepercayaan dari masyarakat dengan cara meningkatkan kedisiplinan serta tidak melanggar norma-norma yang tumbuh dan hidup dalam suatu

[38]*Ibid,* hlm. 34

[39]http://nasional.kompas.com/read/2012/02/07/02145343/saat.kepercayaan.terhadap.hukum.runtuh diakses pada tanggal 27 Agustus 2018 pukul 00.24 WIB

lingkungan masyarakat. Penegak hukum harus dapat memberikan contoh yang baik agar dapat di ikuti oleh masyarakat.

3. Faktor Sarana atau Fasilitas

Mengenai faktor sarana dan fasilitas, faktor ini memiliki penekanan terhadap bertapa pentingnya peningkatan sarana serta fasilitas pendukung untuk meningkatkan kepastian dan kecepatan terhadap penanganan perkara, sebagai cara efektif dalam memberikan efek jera terhadap pelanggar-pelanggar, karena pemberian sanksi negatif saja dirasa bukan merupakan sarana yang efektif untuk dapat mengendalikan kejahatan ataupun penyimpangan-penyimpangan lainnya.[40] Karena jika tingkat kepastian dan kecepatan penanganan perkara ditingkatkan maka dapat memberikan efek menakuti yang lebih tinggi atas sanksi-sanksi negatif. Sehingga dapat menekan peningkatan kejahatan dan residivisme. Kepastian serta kecepatan penangan perkara tergantung pada sumber daya yang diberikan dalam program-program pencegahan dan pemberantasan kejahatan, seperti dengan meningkatkan teknologi deteksi kriminalitas.[41]

4. Faktor Masyarakat

Dalam faktor ini penegakan hukum sendiri berasal dari masyarakat dengan memiliki maksud untuk mencapai kedamaian dalam masyarakat. Dalam arti bahwasannya setiap penegakan hukum tidak lepas dari pengaruh masyrakat di dalamnya. Salah satu pengaruh masyarakat menjadi faktor penegakan hukum itu

[40]Soerjono Soekanto, *Op., Cit.,* hlm. 42
[41]*Ibid,* hlm. 44

karna pada dasarnya masyarakat memiliki pola pikir dan cara pandang yang berbeda-beda. Perbedaan pendapat ini dapat dilihat dari pemahaman masyarakat mengenai hukum.[42]

Ada yang memandang hukkum sebagai ilmu, ada juga yang memandang sebagai nilai kedisplinan, selain itu ada yang memandang hukum sebagai norma atau kaidah, dan lain-lainn. Berdasarkan pemahaman masyarakat mengenai hukum cenderung menghubungkan hukum dengan para penegak hukum (dalam sudut pandang penegak hukum sebagai pribadi), yang mengakibatkan baik atau buruknya suatu hukum tergantung pada pola perilaku penegak hukum tersebut, yang menurutnya merupakan pencerminan dari hukum sebagai struktur atau proses. [43]

Selain itu alasan mengapa masyarakat menjadi faktor yang mempengaruhi penegakan hukum karna adanya perbedaan tingkatan kepatuhan dan kesadaran hukum itu sendiri. Di antaranya ada yang dengan sendirinya taat pada hukum, ada yang pura-pura taat pada hukum, ada yang tidak mengacuhkannya sama sekali, dan ada pula yang dengan terang-terangan melawannya. Bagi masyarakat yang memang dengan sendirinya taat pada hukum harus diberi apresiasi dan kekuatan agar tetap taat, sehingga dapat dijadikan contoh atau teladan.[44] Tetapi yang menimbulkan masalah bagi mereka yang pura-pura menaati hukum, sehingga mencari celah untuk melanggar hukum, dan bagaimana menangani mereka yang mengacuhkan hukum,

[42]*Ibid,* hlm. 45
[43]*Ibid,* hlm. 46
[44]*Ibid,* hlm. 48-49

ataupun yang secara terang-terangan melanggarnya. [45] kadangkala penjatuhan sanksi negatif sebagai upaya akhir atau sebagai senjata pamungkas dalam hukum bukan lah cara yang begitu tepat, dalam hal demikian seringkali malah membuat masyarakat tidak begitu sadar terhadap pentingnya taat pada hukum namun lebih pada rasa takut yang timbul pada petugas saja. Hal ini menimbulkan persoalan yakni ketika masyarakat taat pada hukum hanya pada saat ada atau tidak adanya petugas yang mengawasi.

Kendati demikian persoalan penjatuhan sanksi negatif tersebut tidak selalu menghasilkan ketaatan yang semu, namun apabila cara demikian yang selalu ditempuh maka hukum dan penegakan hukum dianggap sebagai suatu yang menakutkan.[46] Harus lah ada alternatif lain dalam hal penegakan hukum selain dari penjatuhan sanksi negatif. Cara yang dapat diterapkan contohnya dengan cara *persuasion* yang bertujuan supaya warga dapat dengan secara jelas mengatahui dan memahami hukum, sehingga dapat terciptanya persesuaian dengan nilai-nilai yang dianut oleh masyarakat.[47]

2. Teori Kesadaran Hukum

a. Pengertian Kesadaran Hukum

Menurut Emmanuel Khan, hukum berupa keseluruhan syarat-syarat yang dengan ini kehendak bebas dari orang-orang yang satu dapat menyesuaikan diri

[45]*Ibid.*
[46]*Ibid.*
[47]*Ibid.*

dengan kehendak bebas dari orang yang lainnya.[48] Hukum adalah karya manusia berupa norma-norma yang berisikan petunjuk-petunjuk tingkah laku. Hukum merupakan pencerminan dari kehendak manusia tentang bagaimana seharusnya masyarakat dibina dan kemana harus diarahkan. Oleh karena itu hukum mengandung rekaman dari ide-ide yang dipilih oleh masyarakat tempat hukum itu diciptakan. Ide-ide tersebut berupa ide mengenai keadilan.[49]

Menururt E.Utrecht, hukum merupakan himpunan petunjuk hidup perintah dan larangan yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat yang seharusnya ditaati oleh seluruh anggota masyarakat oleh karena itu pelanggaran petunjuk hidup tersebut dapat menimbulkan tindakan oleh pemerintah.[50]

Jadi hukum adalah norma-norma yang sifatnya mengikat bagi seluruh masyarakat yang berisikan suatu aturan, perintah-perintah atau larangan yang dibuat oleh pemerintah dengan tujuan untuk mengatur tata tertib dalam kehidupan masyarakat atau ber sosial. Selama ada masyarakat baik besar maupun kecil bahwa disitu selalu ada hukum. Di seluruh dunia dipastikan ada hukum, selama ada manusia itu yang menjadi subjek hukum. Sebagai subyek hukum, manusia mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum. Hukum di buat untuk mengatur kepentingan manusia menghindari terjadinya suatu konflik, yang dimana tujuan dari adanya hukum sebagai alat pengatur tata tertib masyarakat, sebagai suatu

[48]Mudakir Iskandar Syah, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Sagung Seto. Jakarta, 2008, hlm. 3

[49]Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah*, UMS Press. Yogyakarta, 2002, hlm. 18

[50]Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013, hlm. 11

arana untuk mewujudkan keadilan sosial, agar terciptanya kedamaian, kesejahteraan, ketenteraman dalam tata kehidupan masyarakat.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kesadaran hukum adalah (1) Nilai-nilai yang terdapat didiri manusia mengenai hukum yang ada, (2) Kesadaran seseorang akan pengetahuan bahwa suatu perilaku tertentu diatur oleh hukum.[51]

Kesadaran hukum adalah kesadaran dari diri setiap inividu masyarakat yang tahu dan mengerti mengenai pengetahuan tentang hukum yang ada, dan mau mematuhi segala isi dari perintah-perintah yang ada sebagai bentuk kesadaran bahwa aturan itu mengikat. Pengetahuan tentang hukum yang dijalankan dengan sadar, kemudian menunjukkan sikap dan perilaku taat dan patuh terhadap hukum. Jika kondisi ini tercipta berarti kesadaran hukum telah tertanam di dalam suatu masyarakat. Semakin tinggi tingkat kesadaran hukum seseorang semakin tinggi kepatuhan dan ketaatannya terhadap hukum dan sebaliknya semakin rendah kesadaran hukum seseorang semakin rendah kepatuhan dan ketaatannya terhadap hukum.

b. Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Kesadaran Hukum

Persoalan tentang kesadaran hukum ini timbul pada mulanya adalah sehubungan dengan usaha untuk mencari dasar dari pada sahnya suatu peraturan hukum sebagai akibat dari pada berbagai masalah yang timbul dalam rangka penerapan suatu ketentuan hukum. Permasalahan yang demikian menjadi timbul oleh

[51]Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesi*, Balai Pustaka, Jakarta, 2002, hlm. 975

karena dalam kenyatan masyarakat banyak sekali ketentuan-ketentuan hukum yang tidak ditaati oleh masyarakat.

Masalah kesadaran hukum sering kali diasumsikan, bahwa ketaatan hukum sangat erat hubungannya dengan kesadaran hukum. Persoalan tentang kesadaran hukum tidak hanya dilihat sebagai suatu persoalan yang ada di dalamnya penegakan dan pembinaan hukum saja melainkan terhadap pembangunan nasional. Pembangunan dalam bidang hukum ditentukan untuk meningkatkan suatu kesadaran hukum dalam masyarakat sehingga merasakan hak dan kewajibannya dan meningkatkan pembinaan-pembinaan sikap para penegak hukum ke arah tegaknya hukum, keadilan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat ketertiban serta kepastian hukum sesuai dengan UUD 1945.[52]

Kesadaran hukum berarti menyangkut masyarakat mentaati ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku atau tidak, dan masalahnya adalah taraf dari kesadaran hukum masyarakat ada yang memiliki kesadaran hukum yang tinggi, dan ada yang memiliki kesadaran hukum masyarakat yang rendah. Kesadaran hukum berkaitan dengan nilai-nilai yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat. Dengan demikian masyarakat menaati hukum bukan karena paksaan, melainkan karena hukum itu sesuai dengan nilai-nilai yang ada dalam keadaan masyarakatnya sendiri.

Ada empat faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum, yaitu:[53]

---

[52]Abdurrahman. *Aneka Masalah Hukum Dalam Pembangunan Di Indonesia*, ALUMNI, Bandung, 1979, hlm. 29

[53]Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosisologi Hukum)*, MandarMaju, Bandung, 1990, hlm. 34

a. Pengetahuan mengenai hukum

Pengetahuan mengenai hukum adalah pengetahuan seseorang mengenai beberapa perilaku tertentu yang diatur oleh hukum. Sudah tentu bahwa hukum yang dimaksud di sini adalah hukum tertulis dan hukum tidak tertulis. Pengetahuan hukum tersebut erat kaitannya dengan asumsi bahwa masyarakat dianggap mengetahui isi suatu peraturan manakala peraturan tersebut telah diundangkan.

b. Pemahaman terhadap hukum

Pemahaman terhadap hukum adalah sejumlah informasi yang diperoleh seseorang mengenai isi peraturan dari suatu hukum tertentu. Seseorang tidak semestinya harus terlebih dahulu mengetahui adanya suatu aturan tertulis yang mengatur suatu hal. Akan tetapi yang dilihat disini adalah bagaimana persepsi mereka mengahadapi berbagai hal, dalam kaitannya dengan norma-norma yang ada dalam masyarakat. Persepsi ini biasanya diwujudkan melalui sikap mereka terhadap tingkah laku sehari-hari.

c. Sikap terhadap hukum

Sikap terhadap hukum adalah suatu kecenderungan untuk menerima hukum karena adanya penghargaan terhadap hukum sebagai sesuatu yang bermanfaat atau menguntungkan jika hukum ditaati.

d. Perilaku hukum

Perilaku hukum merupakan hal yang utama dalam kesadaran hukum, karena disini dapat dilihat apakah suatu peraturan berlaku atau tidak dalam masyarakat.

3. Teori Fiksi Hukum

Teori Fiksi Hukum beranggapan bahwa suatu norma hukum diberlakukan, maka pada saat itu pula setiap orang dianggap tahu hukum. Ketidaktahuan seseorang akan hukum tidak dapat membebaskan orang itu dari tuntutan hukum.[54] Dalam peraturan perundang-undangan nasional, teori fiksi hukum diimplementasikan sebagai suatu bagian yang mengatur tentang pengundangan yaitu dalam Peraturan Presiden Nomor 01 Tahun 2007 tentang Pengesahan, Pengundangan dan Penyebarluasan Peraturan perundangundangan.

Teori Fiksi Hukum yang beranggapan bahwa pengundangan peraturan mempunyai kekuatan yang mengikat, telah menjadi ketentuan yuridis yang mengikat setiap orang untuk mengakui eksistensi peraturan tersebut. Dengan Peraturan Presiden Nomor 01 Tahun 2007 tersebut, pengundangan peraturan seolah-olah tidak memperdulikan apakah masyarakat akan mampu mengakses peraturan tersebut atau tidak, apakah masyarakat menerima peraturan itu atau tidak.

Tujuan sebuah pengundangan dan penyebarluasan agar secara formal setiap orang dapat dianggap mengenali peraturan yang di buat oleh negara agar tidak seorangpun berdalih tidak mengetahuinya dan agar ketidaktahuan seseorang akan hukum tersebut tidak memaafkannya.[55] Dengan kata lain setiap orang dianggap tahu tentang Hukum (Teori Fiksi Hukum). Perkembangan hukum saat ini tidak hanya

---

[54] Jimly Asshidiqqie, *Peran Advokat dalam Penegakan Hukum, Orasi Hukum pada acara Pelantikan DPP IPHI Masa Bakti 2007-2012,* Konpres, Bandung, 2008, hlm. 2-3

[55] Maria Farida S, *Ilmu Perundang-undangan*, Kanisius, Yogyakarta, 1998, hlm. 177

terletak pada undang-undang tidak pula pada ilmu hukum ataupun juga pada putusan hakim tetapi pada masyarakat itu sendiri. Taat atau tidaknya anggota masyarakat pada hukum itu sendiri sebenarnya dapat disebabkan oleh dua faktor. Faktor yang pertama bahwa, tujuan dari hukum itu sendiri harus lah sesuai dengan aspirasi masyarakat, karena apabila sesuai maka akan dirasakannya rasa keadilan dan kebenaran dalam hukum itu sendiri. Faktor yang kedua, karena adanya kekuasaan yang memerintah untuk setiap orang agar mematuhi setiap peraturan dan apabila melanggar maka akfan mendapatkan sanksi.[56]

Menurut teori Penegakan Hukum, inti dari penegakan hukum terletak pada kegiatan menyerasikan antara apa yang ada didalam kaidah-kaidah sejumlah peraturan perundang-undangan terhadap penciptaan pemeliharaan dan mempertahankan kedamaian dalam mempertahankan hidup, pokok dalam penegakan hukum adalah terletak pada hukum itu sendiri (Peraturan perundang-undangan), penegakan hukumnya sarana dan fasilitas yang mendukung masyarakat dimana hukum itu diberlakukan dan budaya hukum masyarakatnya.[57]

Budaya hukum masyarakat tidak dapat dipisahkan dari penyuluhan yang dilakukan oleh para penyelenggara negara kepada masyarakat. Setiap penyelenggara negara memiliki kewajiban memberikan penyuluhan hukum sebagai bentuk edukasi dan pembudayaan hukum. Penyuluhan hukum merupakan tanggung jawab setiap penyelenggara negara, penyuluhan hukum berkaitan langsung dengan fiksi hukum.

[56] Hendrojono, *Sosiologi Hukum*, Srikandi, Surabaya, 2005, hlm. 55
[57] Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009, hlm. 373

Dengan kata lain, fiksi hukum harus didukung dengan sosialisasi dan penyuluhan hukum secara memadai.

Fiksi hukum adalah asas yang menganggap semua orang tahu hukum. Semua orang dianggap tahu hukum, tidak ada pengecualian bahkan bagi seorang petani yang tak lulus sekolah dasar, atau warga yang tinggal di pedalaman. Maka dari itu ketidaktahuan hukum tidak bisa dimaafkan. Seseorang tidak bisa mengelak dari jeratan hukum dengan alasan belum atau tidak mengetahui adanya hukum dan peraturan perundang-undangan tertentu.

Fiksi hukum sebenarnya membawa konsekuensi bagi pemerintah. Setiap aparat pemerintah berkewajiban menyampaikan adanya hukum atau peraturan tertentu kepada masyarakat. Jika warga yang tidak mengetahui hukum kemudian diseret ke pengadilan padahal ia benar-benar tidak tahu hukum, aparat penyelenggara negara juga seharusnya ikut merasa bersalah. Negara juga menekankan pentingnya sosialisasi. Yaitu dengan cara menyebarkan setiap produk perundang-undangan kepada masyarakat.

Kewajiban penyebaran peraturan itu kemudian dituangkan Presiden dalam Perpres No. 1 Tahun 2007 tentang Pengesahan, Pengundangan, dan Penyebarluasan Peraturan Perundang-Undangan. Presiden menghimbau jangan sampai aparat

penyelenggara negara menjebak atau membiarkan saja. Oleh sebab itu para penyelenggara negara bisa mengingatkan masyarakat.[58]

C. Kedisiplinan dan Kepatuhan Berlalu Lintas dalam Persfektif Islam

Peraturan diciptakan bukan tanpa alasan, dibuatnya suatu aturan agar dapat menciptakan ketertiban dan keadilan bagi setiap manusia, salah satu peraturan yang diciptakan oleh pemerinah adalah mengenai tata tertib berlalu lintas yang telah dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Meski telah adanya aturan tersebut, tidak dapat dihindarkan dari suatu ketidaksesuaian terhadap apa yang telah diatur dengan yang terjadi pada realita yang ada di tengah masyarakat, khususnya dalam berlalu lintas. Salah satu hal yang sering kali terjadi berkenaan dengan masalah kedisiplinan serta kesadaran yang dimiliki oleh setiap individu dan kelompok-kelompok masyarakat. Dari kurangnya kedisiplinan dan kesadaran tersebut sering menimbulkan kecelakaan serta pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara.

Di dalam ajaran Agama Islam memang tidak ada aturan maupun secara langsung berkenaan dengan tata cara dan bagaimana seharusnya berlalu lintas. Namun beberapa ulama mengajarkan mengenai adab berkendara dan berjalan yang baik menurut Islam.[59]

---

[58]http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol19115/fiksi-hukum-harusdidukung diakses pada tanggal 25 oktober 2018 pukul 22.00 WIB.

[59]Susatyo Yuwono, *Karakter Disiplin Berlalu Lintas Dalam Islam*, Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiah Surakarta, April 2012, hlm. 70

Ulama Syekh Abdul Azis bin Fathi as-Sayyid Nada dalam kitabnya *Mausuu'tul Aadaab al Islamiyah*, yang menjelaskan sebagai berikut: [60]

a. Bahwasannya seorang Muslim yang hendak melakukan sesutu pekerjaan harus diawali dengan niat yang baik dan benar (untuk ibadah dan meminta ridha Allah SWT). Niat yang baik dalam berkendara akan mengarahkan pada perilaku berendara yang baik pula;
b. Berjalan kearah yang benar dan halal;
c. Tetap bersikap tawadhu dan tidak sombong ketika berjalan, yang telah dituangkan dalam Qs. Al-Isra ayat:37.

وَلَا تَمْشِ فِي ٱلْأَرْضِ مَرَحًا ۖ إِنَّكَ لَن تَخْرِقَ ٱلْأَرْضَ وَلَن تَبْلُغَ ٱلْجِبَالَ طُولًا ﴿٣٧﴾

Artinya:
"Dan janganlah kamu berjalan di muka bumi ini dengan sombong, karena sesungguhnya kamu sekali-kali tidak dapat menembus bumi dan sekali-kali kamu tidak akan sampai setinggi gunung."

d. Berjalan normal, tidak terburu-buru dan juga tidak lambat;
e. Tidak menoleh kebelakang, untuk menghindari seseorang bertabrakan, tergelincir, dan dapat dicurigai oleh orang yang melihatnya;
f. Tidak berpura-pura lemah dan sakit ketika berjalan;
g. Berjalan dengan kuat dan tegap seperti yang dicontohkan oleh Rasulullah;
h. Menghindari tata cara berjalan yang tercela seperti angkuh, takabur, lemas, gelisah, berjalan meniru lawan jenis, terburu-buru, terlalu cepat, dan berjalan seperti melompat-lompat;
i. Tidak berjalan dengan satu sandal; dan
j. Bertelanjang kaki sesekali waktu sebagai bentuk tawadhu kita kepada Alah SWT.

Ulama lain, Syaikh Abdul Aziz bin Abdullah bin Baz dalam al Wathan juga menjelaskan etika berjalan yang dapat diuraikan sebagai berikut:[61]

a. Baik pria maupun perempuan ketika berjalan memelihara pandangan;
b. Berjalan dengan sikap tawadhu dan wajar (tidak sombong);
c. Menjawab salam baik kepada orang yang dikenal maupun tidak;
d. Beramar ma'ruf dan nahi munkar;

[60] *Ibid.*
[61] *Ibid.*, hlm. 71.

e. Memberikan bantuan kepada orang yang tersesat, menegur orang yang membuat kesalahan, dan membela orang yang teraniaya;
f. Perempuan hendaknya berjalan di pinggir jalan, sebagaimana dalam riwayat Abu Daud pada suatu ketika Rasulullah melihat campur baurnya laki-laki dan perempuan di jalanan;
g. Dalam berkendara kurangi kecepatan terutama di jalan yang ramai dengan pejalan kai, melapangkan jalan untuk orang lain, dan memberikan kesempatan kepada orang lain untuk lewat;
h. Tidak mengganggu; dan
i. Menyingkirkan gangguan di jalan.

Adab-adab lainnya juga diungkapkan oleh ulama lain salah satunya Muawiyah (2009), yang menjelaskan mengenai larangan berjalan dengan angkuh, karna angkuh merupakan perbuatan tercela. Selain itu Muawiyah (2009) juga menyebutkan apabila menggunakan kendaraan sampai mengganggu pengendara lain hukumya haram berdasarkan firman Allah SWT dalam QS. Al- Ahzab ayat: 58.[62]

وَٱلَّذِينَ يُؤْذُونَ ٱلْمُؤْمِنِينَ وَٱلْمُؤْمِنَٰتِ بِغَيْرِ مَا ٱكْتَسَبُوا۟ فَقَدِ
ٱحْتَمَلُوا۟ بُهْتَٰنًا وَإِثْمًا مُّبِينًا ﴿٥٨﴾

Artinya:

> "Dan mereka yang menyakiti kaum mukminin laki-laki maupun wanita tanpa kesalahan yang mereka perbuat, maka sungguh mereka telah menanggung kedustaan dan dosa yang jelas."

Berdasarkan uraian di atas, Islam sangat melarang seseorang bertingkah angkuh atau sombong khususnya ketika sedang berjalan. Karena sombong merupakan salah

[62]*Ibid.*

satu wujud cara berjalan yang tidak benar, timbulnya sifat sombong dikarenakan memiliki niat yang tidak baik.[63] Dalam Qs. Al- Luqman ayat: 18.

يَٰبُنَيَّ أَقِمِ ٱلصَّلَوٰةَ وَأۡمُرۡ بِٱلۡمَعۡرُوفِ وَٱنۡهَ عَنِ ٱلۡمُنكَرِ وَٱصۡبِرۡ عَلَىٰ مَآ أَصَابَكَۖ
إِنَّ ذَٰلِكَ مِنۡ عَزۡمِ ٱلۡأُمُورِ ١٧

Artinya:

> "Dan janganlah kamu memalingkan mukamu dari manusia (karena sombong) dan janganlah kamu berjalan di muka bumi dgn angkuh. Sesungguhnya Allah tdk menyukai orang-orang yg sombong lagi membanggakan diri"

Nilai pertama yang menjadi karakter disiplin berlalu lintas adalah menghormati orang lain di jalan dengan tidak bersikap sombong dan tawadhu. Tawadhu merupakan wujud dari sikap menghormati orang. Sebagaimana telah diungkapkan dalam riwayat Bukhari dan Muslim dari Abu Hurairah r.a. beliau berkata: Rasulullah SAW bersabda, "Orang yang berkendaraan harus memberi salam pada yang berjalan, dan yang berjalan memberi salam pada yang duduk, dan rombongan yang sedikit pada yang banyak". Selain itu, harus menghormati pemakai jalan harus diberikan dengan bentuk menghindari pandangan, tidak mengganggu, dan saling memberikan salam. Memalingkan pandangan ini tujuanya agar tidak memandang secara berlebihan, agra tidak adanya keinginan untuk melakukan suatu hal yang lebih jauh lagi. Nilai

[63]*Ibid.,* hlm. 72.

penghormatan juga diwujudkan dengan larangan mengganggu pemakai jalan lainnya.[64]

Nilai kedua yang menjadi karakter disiplin berlalu lintas adalah nilai pengendalian diri yang merujuk pada cara berjalan yang biasa saja, tidak menoleh ke belakang, tidak bersikap lemas ketika berjalan. Karakter-karakter tersebut sesuai dengan karakter sabar dalam Islam. Jika dikaitkan dalam hal berkendara, dalam hal tersebut tidak boleh menuruti rasa nafsu dalam mencapai tempat yang dituju. Dengan sifat sabar seseorang yang berkendara tidak menjadi tergasa-gesa. Karakter kesabaran memberikan pembelajaran bahwasannya dalam mengendarai suatu kendaraan dilandasi dengan sikap hati-hati, menaati peraturan serta rambu-rambu lalu lintas.[65]

Nilai ketiga yang menjadi karakter disiplin berlalu lintas adala hubungan sosial, yaitu berlaku ramah. Dalam Hadist Riwayat Thabrani dan Daruqthuni bahwa dari Jabir r.a bahwa Rasulullah SAW bersabda:

> "Orang beriman itu bersikap ramah dan tidak ada kebaikan bagi seorang yang tidak bersikap ramah. Dan sebaik-baik manusia adalah orang yang paling bermanfaat bagi manusia."

Nilai keramahan akan membuat orang lain akan merasa nyaman dalam melakukan kegiatan, termasuk juga dalam kegiatan berlalu lintas. Selain itu bentuk keramahan seseorang dalam berlalu lintas yaitu dengan menolong seseorang yang

[64]*Ibid.*
[65]*Ibid.*, hlm. 73

tersesat, mengurangi kecepatan, dan tidak melakukan gangguan. Dalam hadist dari Aisyah r.a., dia berkata, Rasulullah SAW bersabda:

"Bersikaplah lembut (santun) dan janganlah kamu bersikap kasar dan keji."[66]

[66]*Ibid.*

BAB III

PEMBAHASAN

A. Tinjauan Umum tentang Modifikasi dan Hasil Penelitian

1. Kendaraan Modifikasi dan Perkembangannya

Penerapan hukum terhadap suatu pelanggaran merupakan tugas pemerintah sebagai pejabat yang berwenang melakukan suatu penerapan hukum terhadap suatu pelanggaran. Dalam hal terjadi suatu perbuatan baik itu kejahatan ataupun pelanggaran, maka tugas pemerintah adalah menegakkan hukum apabila terjadi suatu pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan. Dalam UU LLAJ mengatur mengenai pelanggaran dan juga sanksi terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur masalah lalu lintas dan angkutan jalan raya, tidak sepenuhnya sesuai dan ada ketentuan-ketentuan yang sudah tertinggal oleh perkembangan masyarakat. Dimana saat ini banyak kendaraan yang sudah dimodifikasi menurut selera pemiliknya dengan berbagai macam penggunaan aksesoris contohnya seperti lampu rotator atau stobo serta penggunaan sirene. Walaupun memodifikasi mobil atau motor pribadi adalah hak pemiliknya. Namun mereka tidak bisa untuk seenaknya memasang aksesoris modifikasi seperti lampu isyarat dan sirene dikendaraannya tanpa memperhatikan aturan-aturan atau undang-undang yang ada, meskipun dalam pemakaian aksesoris kendaraan itu tidak diperlukan izin dari Dinas Perhubungan namun tidak diperbolehkan kendaraan

menambahkan aksesoris yang tidak diperbolehkan oleh undang-undang.[67] Hal tersebut dilarang karena dapat mencelakakan pengendara lain, diatur dalam Pasal 58 UU LLAJ bahwa "Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas".[68]

Dalam menegakkan aturan tentang kendaraan modifikasi ini, tentunya didukung dengan peraturan yang memadai. Sebagaimana yang tertulis dalam Pasal 52 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dinyatakan bahwa: "Modifikasi adalah perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut", sebagaimana tercantum dalam Pasal 52 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 juncto Pasal 123 ayat (1) huruf b juncto Pasal 131 huruf (e) PP No 55/2012. Serta larangan penggunaan rotator dan sirene juga telah diatur dalam pasal 135 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terkait dengan penambahan aksesori dalam memodifikasi kendaraan seperti memasang rotator atau *strobo* dan sirene, hal ini tentu sangat bertentangan. Artinya setiap pelanggaran dengan menambahkan perlengkapan dikendaraan yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, maka sanksi bagi pelanggar dapat dikenakan.

2. Hasil Penelitian

Penulis melakukan wawancara dengan beberapa narasumber yaitu bersama Bapak Sulton Fatoni selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan

[67] Penulis melakukan wawancara dengan Pak Bapak Wiratno selaku ahli hukum Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, pada tanggal 14 November 2018, di Kantor Pustral UGM.

[68]Pasal 58 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kabupaten Sleman dan Bapak Sunardi selaku Kepala Seksi Kendaraan Operasional Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman, selanjutnya wawancara bersama Bapak Gembong Widodo selaku Kepala unit Dikyasa Satuan lalu lintas Polres Kabupaten Sleman, selanjutnya wawancara bersama Bapak Wiratno sebagai Pengamat Transportasi bagian ahli hukum di Pusat Studi Transportasi dan Logisitik Universitas Gadjah Mada (UGM), serta penulis mewawancarai 8 (delapan) Anggota Komunitas Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) diantaranya Faizal Abdoulah selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) Yogyakarta, Ivan andhika selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) Yogyakarta, Bapak Danang Adji selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Aditya Fahrizi selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Budi Satya selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Bapak Bambang Irianto selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), Wisnu Pratama selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI), dan Bapak Dwi Anggoro selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia.

B. Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kendaraan Modifikasi

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan narasumber yang telah disebutkan maka, penulis memunculkan beberapa point-point penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas khususnya terhadap kendaraan modifikasi yang menggunakan lampu rotator dan sirene sebagai berikut:

1. Komunitas HDCI Mengetahui Adanya Aturan yang Melarang Penggunaan Lampu Rotator dan Sirene

Berdasarkan dari hasil wawancara penulis dengan Faizal Abdoulah selaku anggota *Harley Davidson Club Indonesia* (HDCI) menyatakan bahwa ia mengetahui adanya peraturan yang mengatur tentang penggunaan serta larangan bagi penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene. Akan tetapi memang masih ada saja yang bersifat acuh dari beberapa teman komunitasnya dengan tidak menghiraukan peraturan yang ada meskipun pernah ia himbau agar tidak menggunakan rotator dan sirene jika tidak ingin tertilang oleh aparat kepolisian.[69]

Berdasarkan dari hasil wawancara penulis dengan Ivan Andhika selaku anggota *Harley Davidson Club Indonesia* (HDCI) menyatakan bahwa ia mengetahui adanya aturan yang melarang penggunaan rotator akan tetapi yang menjadikan segelintir orang melanggarnya mungkin karena untuk gaya-gayaan atau agar terlihat keren selain itu juga memanfaatkan lampu isyarat dan juga sirene untuk mengelabui pengendara lain supaya orang yang menggunakannya dapat diberikan akses jalan oleh pengguna jalan lain.[70]

Selanjutnya menurut Danang Adji selaku anggota *Harley Davidson Club Indonesia* (HDCI) menyatakan bahwa ia dan rekan-rekan komunitasnya mayoritas tentu mengetahui adanya aturan yang melarang penggunaan rotator dan sirene akan

[69] Penulis melakukan wawancara dengan Faizal Abdoelah selaku anggota HDCI pada tanggal 23 Oktober 2018, di Kampus Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

[70]Penulis melakukan wawancara dengan Ivan Andhika selaku anggota HDCI pada tanggal 24 Oktober 2018, di Silol Coffee

tetapi mereka menggunakan serta memasang lampu rotator dan sirene hanya ketika mengikuti iring-iringan disuatu *event* tertentu dengan adanya pengawalan dari petugas kepolisian. Ia dan teman-teman komunitasnya tidak berani menggunakan ketika tidak sedang mengikuti *event* yang diadakan komunitasnya karena memiliki pengalaman ditindak oleh aparat kepolisian dengan diberikan sanksi berupa surat tilang serta pencopotan lampu *strobo* di tempat.[71]

Hal ini serupa dengan apa yang di jelaskan oleh Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman yang mana beliau menyatakan bahwa penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene itu tidak diperbolehkan untuk digunakan oleh warga sipil sesuai dengan Pasal 59 Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Namun diberikan toleransi bagi pejabat publik atau warga sipil lain termasuk komunitas otomotif dalam menggunakan lampu *strobo* pada saat iring-iringan dengan syarat dibagian depan iring-iringan dikawal oleh petugas kepolisian serta mengikuti arahhan dari petugas yang mengawal, agar tetap menjaga ketertiban dan kelancaran berlalu lintas. Hal ini sebenarnya tidak ada aturan secara tertulis namun seiring berjalannya waktu mengingat banyak kejadian pengguna jalan lain yang bukan termasuk rombongan iring-iringan sering mengutil atau mengikuti iring-iringan dengan mengikuti dari belakang maka penggunaan lampu *strobo*

[71]Penulis melakukan wawancara dengan Danang Adji selaku anggota HDCI pada tanggal 24 Oktober 2018, di Silol Coffee

tersebut diperbolehkan sebagai penanda bagi anggota iring-iringan demi menghindari terjadinya kecelakaan beruntun.[72]

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan narasumber, penulis memberikan pandangannya bahwa dari keseluruhan anggota komunitas *Harley Davidson Club Indonesia* (HDCI) mengetahui adanya aturan yang menentukan dan melarang penggunaan lampu rotator dan sirene. Meskipun demikian tidak dapat dipungkiri masih ada beberapa anggota *Harley Davidson Club Indonesia* (HDCI) dan juga pengendara lain yang melanggar peraturan dengan bersikap acuh tetap menggunakan lampu isyarat disertai bunyi sirene dikendaraannya dengan maksud dan tujuan pribadi tanpa adanya pengawalan dari petugas kepolisian.

2. Ada Toleransi yang diberikan Petugas Kepolisian terhadap Anggota Iring-iringan Dalam Penggunaan Lampu Rotator atau *Strobo* dan Sirene

Berdasarkan pernyataan Danang Adji bahwa dalam penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene ketika sedang mengikuti sebuah *event club* otomotif dalam pelaksanaan *touring* dengan mengadakan iring-iringan yang dikawal oleh aparat kepolisian sudah biasa dan jarang sekali ada himbauan agar tidak menggunakan lampu rotator dan sirene. Menurutnya dalam acara-acara besar atau dalam sebuah rangkaian iring-iringan sangat lumrah dan mungkin dimaklumi oleh aparat kepolisian

[72]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman, pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

ketika anggota iring-iringan melanggar dalam hal ini dengan menggunakan lampu rotator atau *strobo* dan sirene.[73]

Selanjutnya menurut Aditya fahrizi penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene diperbolehkan selama tidak digunakan dalam kegiatan sehari-hari. Menurutnya penggunaan lampu isyarat yang disertai bunyi tersebut tidak membahayakan dan merugikan pengguna jalan lain ketika dipakai dalam keadaan dikawal oleh aparat kepolisian dalam sebuah rangkaian iring-iringan, karena sudah jelas ketika telah dikawal berarti anggota dari rangkaian iring-iringan tersebut adalah penyandang hak yang dapat diberikan prioritas di jalanan, selain itu juga anggota dari rangkaian tersebut akan mengikuti arahan dan panduan polisi pengawal di depan rangkaian iring-iringan. Dan tidak mungkin bagi anggota dari iring-iringan tersebut melanggar atau bertindak tidak santun dijalanan karena setiap anggota dari komunitas *Harley Davidson Club Indonesia* (HDCI) selalu mengadakan pengarahan serta doa bersama sebelum melaksanakan *touring* dan sejenisnya. Ia sendiri menyadari ada sedikit citra yang kurang baik yang melekat terhadap komunitasnya akan tetapi hal tersebut bukan berarti seluruh bagian dari anggota komunitasnya seperti itu. Karena mungkin menurutnya sekecil-kecilnya keburukan pasti akan lebih dominan dan menarik sebagai perbincangan dibandingkan dengan sebesar-besarnya kebaikan yang dilakukan. Dalam hal ini, banyak hal positif yang sering dilakukan oleh komunitasnya namun tidak dapat dipungkiri bahwa memang beberapa individu dari

[73]Penulis melakukan wawancara dengan Danang Adji selaku anggota HDCI pada tanggal 25 Oktober 2018, di Silol Coffee

komunitasnya mungkin ada yang memiliki watak yang kurang baik dalam berkendara di luar kegiatan *touring* tersebut.[74]

Selanjutnya menurut Faizal Abdoulah menyatakan bahwa ia merasakan mungkin adanya pemakluman yang diberikan oleh aparat kepolisian yang bertugas mengawal rombongan iring-iringan terhadap para rombongan nya yang menggunakan lampu isyarat, namun ia sadari bahwa penggunaan lampu isyarat dan sirene tersebut hanya digunakan disaat mengikuti *touring* atau acara resmi dengan dikawal oleh petugas kepolisian dan tidak digunakan dalam aktivitas harian.[75] Sama halnya dengan pernyataan dari Budi Satya bahwa penggunaan lampu isyarat dan sirene dalam pelaksanaan *touring* polisi tidak dapat menindak mengingat dalam keadaan di kawal serta alasan menggunakan pengawalan ialah agar rombongan dari iring-iringan tersebut dapat sampai di tujuan dengan tepat waktu sesuai dengan rangkaian acara yang ditentukan komunitanya.[76]

Berdasarkan pernyataan dari Wisnu Pratama yang beranggapan bahwa penggunaan lampu *strobo* memang tidak diperbolehkan menurut peraturan yang ada akan tetapi dalam perkembangannya penggunaan tersebut dianjurkan oleh beberapa komunitas otomotif untuk penggunaan *strobo* sebagai identitas dari komunitas motor tertentu. Dalam penggunaannya sering kali digunakan pada saat melakukan kegiatan

[74]Penulis melakukan w awancara dengan Aditya Fahrizi selaku anggota HDCI pada tanggal 27 Oktober 2018, di Silol Coffee

[75]Penulis melakukan wawancara dengan Faizal Abdoulah selaku anggota HDCI pada tanggal 23 Oktober 2018, di Kampus Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

[76]Penulis melakukan wawancara dengan Budi Satya selaku anggota HDCI pada tanggal 27 Oktober 2018, di Silol Coffee

touring baik jarak jauh maupun dekat dan hal tersebut tidak pernah dipermasalahkan oleh aparat kepolisian yang bersedia mengawal berjalannya kegiatan *touring* tersebut. Ia juga beranggapan bahwa alasan penggunaan *strobo* bertujuan untuk mempercantik kendaraannya sebagai tambahan asesoris agar lebih terlihat sangar.[77]

Kondisi tersebut dibenarkan dengan pernyataan Gembong Widodo bahwa memang dalam peraturan yang ada dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene tidak diperbolehkan digunakan oleh warga sipil, namun ada suatu toleransi yang mana tidak ada aturan secara tertulisnya yang diberikan sesuai pertimbangan dan kebutuhan yang diperlukan mengingat banyaknya sikap dari pengguna kendaraan lain yang sering kali mencuri kesempatan agar dapat terhindar dari kemacetan dengan cara megutil atau mengikuti dari belakang rombongan iring-iringan, hal demikian yang menjadi pertimbangan bahwa dengan penggunaan *strobo* dapat memberikan tanda bagi setiap anggota iring-iringan yang dikawal petugas.

Kemudian dalam penggunaan *strobo* tersebut hanya diperbolehkan digunakan pada saat ada pengawalan dari petugas kepolisian, selain itu tidak diperbolehkan dan ada juga himbauan agar setelah selesai kegiatan iring-iringan tersebut setiap kendaraan wajib mencopot semua *strobo* dari kendaraannya. Menurut beliau hal ini dapat dikatakan sebagai tindakan diskresi petugas kepolisian sebagai contoh pelanggaran lain yaitu pemakluman dari petugas kepolisian terhadap supporter sepak

[77]Penulis melakukan wawancara dengan Farhan selaku anggota HDCI pada tanggal 31 Oktober 2018, di Kumpeni Coffee

bola yang mendapat pengawalan aparat kepolisian. Kondisi demikian tentu banyak sekali melakukan berbagai macam pelanggran seperti tidak menggunakan helm, memasang knalpot *racing* yang mengeluarkan suara bising, dan membawa bendera besar dari club yang didukungnya serta masih banyak lagi. Pembiaran ini bukan tanpa alasan melainkan demi menciptakan situasi yang kondusif agar tidak terjadinya gesekan baik antara supporter dengan supporter lawan atau dengan aparat kepolisian maupun dengan warga setempat. Karena yang ditakutkan ketika supporter dalam jumlah yang besar aparat kepolisian melakukan penindakan akan terjadi bentrokan sebagai aksi perlawanan mereka hal ini dapat memicu kekacauan.[78]

Kondisi ini dibenarkan dari hasil wawancara penulis dengan Sulton Fatoni beliau menyatakan bahwa bisa saja ada suatu pemakluman terhadap anggota iring-iringan yang menggunakan rotator dan sirene meskipun dalam aturannya dilarang, namun terlepas dari itu mungkin ada faktor-faktor tertentu yang menjadi dasar petugas kepolisian membiarkannya. Dari sisi peraturan jelas menyalahi, seharusnya pihak kepolisian dapat mengurangi atau bahkan menghilangkan pemakluman atas pelanggaran tersebut.[79]

Didukung dengan pernyataan Sunardi yang menyatakan bahwa peraturan mengenai siapa saja yang diberikan kewenangan dalam pengunaan lampu isyarat yang disertai bunyi yaitu sirene telah secara jelas diatur. Menurut beliau logikanya

[78]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

[79]Penulis melakukan wawancara dengan Sulton Fatoni selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Sleman pada tanggal 1 November 2018, di Kantor Dinas Perhubungan Sleman

penggunaan lampu isyarat yang disertai bunyi tersebut tidak dapat dibenarkan jika digunakan oleh warga sipil, dalam keadaan apapun setiap pengendara yang ingin mendapatkan keutamaan dijalan harus dikawal oleh pihak kepolisian dengan menggunakan lampu isyarat disertai bunyi dan tidak diperbolehkan digunakan oleh anggota iring-iringan karena telah secara tegas diatur dan bagi yang melanggarnya dapat dikenakan Pasal 287 ayat 4 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[80]

Menurut penulis tidak dapat dibenarkan ketika torensi tersebut merupakan bentuk dari diskresi petugas kepolisian dalam menyikapi kondisi yang ada dilapangan terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anggota iring-iringan yang mendapat pengwalan dari aparat kepolisian dalam hal ini dengan menggunakan lampu rotator atau *strobo* dan sirene, namun sebaiknya sikap toleransi tersebut dapat dihilangankan karena bertentangan dengan peraturan yang ada. Karena sudah sangat jelas aturan serta larangan yang mana dijelaskan dalam Pasal 135 ayat 3 Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bahwa penggunaan lampu isyarat dengan disertai bunyi berupa sirene tidak berlaku bagi kendaraan yang mendapat hak utama. Selaras dengan tujuan dari dibentuknya UU LLAJ sendiri yaitu untuk menciptakan keselamatan, keteriban, dan kelancaran berlalu lintas.

[80]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Sunardi selaku Kepala Seksi Kendaraan Operasional Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman pada tanggal 1 November 2018, di Kantor Dinas Perhubungan Sleman.

3. Tidak Ada Peraturan yang Mengecualikan Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirene bagi Kendaraan Sipil ataupun Komunitas Otomotif Khususnya HDCI

Dalam point ini, Bambang Irianto dan Budi Satya selaku Anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) menyatakan bahwa tidak adanya pengecualian baik berupa aturan perundang-undangan maupun anjuran dari komunitasnya yang mengecualian atas penggunaan lampu isyarat dan sirene. Semua harus taat dan mengikuti peraturan yang ada.[81] Pernyataan ini juga disampaikan oleh Danang Adji bahwa tidak ada aturan yang mengecualikan, semua pengendara memiliki hak dan kewajiban yang sama dalam menaati dan menghormati peraturan yang ada. Dalam hal ini tidak adanya pengecualian atas penggunaan lampu isyarat bahkan ia sendiri pernah mendapatkan sanksi berupa tilang serta pencopotan ditempat pada saat penggunakan *strobo* dikendraanya, beliau sadar bahwa pemberian sanksi yang diberikan aparat kepolisian padanya merupakan suatu hal yang seharusnya dilakukan ketika penggunaan serta pemakaiannya disalahgunakan dan beliau juga paham bahwa penggunaan *strobo* dikendaraannya merupakan tindakan yang salah.[82]

Menurut penulis kondisi ini terjadi karena kurangnya himbauan atau terguran tegas serta penyuluhan hukum yang dilakukan oleh aparat kepolisian terhadap komunitas otomotif. Serta toleransi atau pembiaran atas pelanggaran yang dilakukan oleh anggota iring-iringan yang mendapat pengawalan dari aparat kepolisian dengan

[81]Penulis melakukan wawancara dengan Bambang Irianto dan Budi Satya selaku Anggota HDCI pada tanggal 27 Oktober 2018, di Silol Coffee

[82]Penulis melakukan wawancara dengan Danang Adji selaku Anggota HDCI pada tanggal 24 Oktober 2018, di Silol Coffee

menggunakan rotator dan sirene yang sudah jelas tidak diperbolehkan digunakan oleh kendaraan warga sipil.

4. Upaya yang dilakukan dalam Mencegah dan Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Komunitas Otomotif Khususnya Dalam Penggunaan Rotator atau *Strobo* dan Sirene

Berdasarkan hasil dari wawancara yang dilakukan bersama Danang Adji selaku anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) ia menuturkan bahwa tidak semua anggota komunitasnya melanggar peraturan yang melarang penggunaan rotator atau *strobo* namun ia tidak membatah jika memang ada beberapa teman komunitasnya kurang sadar atau cenderung mengabaikan peraturan yang ada dengan menggunakan lampu isyarat atau sirene tersebut, bahkan ia sendiri pernah mengunakan dan mendapat tindakan dari petugas kepolisian saat menggunakan lampu *strobo* dengan diberikan sanksi berupa tilang serta pencopotan untuk lampu *strobo* yang digunakannya. Ia juga menuturkan bahwa dalam penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat kepolisian dengan mengadakan razia, jika anggota dari komunitasnya menggunakan lampu isyarat dalam keadaan tidak sedang melakukan konvoi dengan dikawal oleh petugas kepolisian maka pengguna lampu isyarat tersebut dapat ditindak oleh petugas kepolisian.[83]

Menurut Gembong widodo menuturkan bahwa dalam pencegahan dalam penggunaan rotator atau *strobo* dan sirene telah dilakukan dalam berbagai bentuk

[83]Penulis melakukan wawancara dengan Danang Adji selaku Anggota HDCI pada tanggal 24 Oktober 2018, di Silol Coffee

upaya seperti tindakan tilang ketika secara kasat mata terlihat oleh aparat kepolisian yang bertugas dilapangan terhadap kendaraan yang melanggar aturan dengan menggunakan lampu rotator atau *strobo* dan sirene, terkecuali penggunaan dalam keadaan dikawal untuk mendapatkan hak utama dijalan. Karena dalam penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene tersebut aparat kepolisian memberikan toleransi dalam penggunaannya dengan syarat dalam pemakaiannya hanya digunakan pada saat dikawal dalam suatu iring-iringan oleh aparat kepolisian saja diluar itu tidak diperbolehkan dan akan ditindak dengan pemberian sanksi berupa tilang. Tindakan tersebut dilakukan terhadap pelanggaran yang secara kasat mata terlihat oleh petugas kepolisian yang berada disetiap pos persimpangan, selain itu juga dilakukan razia atau operasi gabungan yang mana dalam kesempatan tertentu juga melibatkan pihak dinas perhubungan dalam rangka menjaring para pengendara yang melanggar aturan-aturan tertib berlalu lintas lainnya selain dari penggunaan lampu rotator dan sirene. Upaya selanjutnya dalam upaya mencegah terjadinya pelanggaran, aparat kepolisian berkerjasama dengan komunitas-komunitas otomotif dalam menjaga keamananan dan ketertiban berlalu lintas serta mengadakan penyuluhan dengan tujuan memberikan pemahaman tentang aturan-aturan berlalu lintas yang harus dipatuhi.[84]

Selanjutnya wawancara dengan Sunardi, beliau membenarkan bahwa dalam operasi gabungan dinas perhubungan ikut terlibat dalam membantu pihak kepolisian. Selain dari pada operasi gabungan tersebut dinas perhubungan tidak memiliki

[84]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

kewenangan dalam menilang pengendara yang melanggar dijalan raya karena kewenangan dalam penindakan yang dilakukan oleh dinas perhubungan hanya di lakukan ditempat-tempat tertentu seperti jembatan timbang dan terminal. Kewenangan dalam penindakannya pun tidak seluas aparat kepolisian melainkan hanya dalam pengecekan laik jalan suatu kendaraan yang meliputi dari pengecekan ijin trayek, kapasitas muatan maksimum, uji kendaraan KIR, uji asap atau buangan emisi, uji kemiringan roda, uji sorot lampu, ketebalan kaca dan rem.[85]

Menurut penulis penegakan hukum dari pihak kepolisian belumlah maksimal hal ini dapat dilihat dari adanya sikap pembiaran dengan anggapan bahwa pembiaran tersebut merupakan sebuah diskresi yang diberikan pihak kepolisian terhadap anggota iring-iringan yang melanggar peraturan dengan menggunakan lampu rotator dan sirene oleh kendaraan sipil yang mana fakta dilapangan anggota iring-iringan tersebut diperbolehkan menggunakan lampu tersebut dengan alasan dari pihak kepolisian demi keamanan agar tidak ada pengendara lain yang menusup mengikuti iring-iringan. Padalah telah sangat jelas bahwa anggota iring-iringan tidak diperbolehkan menggunakan lampu isyarat, karena pengguna jalan atau pengendara sipil yang mendapatkan hak utama dijalan harus dengan dikawal oleh pihak kepolisian yang menggunakan lampu isyarat dengan disertai oleh bunyi sirene sesuai dengan Pasal 135 ayat 3.

[85]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Sunardi selaku Kepala Seksi Kendaraan Operasional Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman pada tanggal 1 November 2018, di Kantor Dinas Perhubungan Sleman.

5. Alasan-alasan yang muncul dalam Pelanggaran Lalu Lintas terhadap penggunaan Lampu Rotator atau *Strobo* dan Sirene

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan bersama Ivan Andhika dan Wisnu Pratama selaku anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) mereka menerangkan bahwa dalam perkembangannya penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene ini telah banyak mengalami penyalahgunaan dalam pemakaiannnya, yang artinya dalam penggunaannya lampu isyarat yang disertai sirene ini tidak hanya digunakan oleh aparat kepolisian saja melainkan masyarakat atau pengendara sipil pun juga menggunakannya. Dalam penggunaan rotator atau *strobo* dan sirene mereka beranggapan mungkin pengendara lain menggunakannya hanya sebatas coba-coba atau iseng saja agar kendaraannya terlihat indah dengan memancarkan sinar yang terang dengan disertai suara yang keras yang dikeluarkan dari sirene menjadikannya seolah pusat perhatian dijalan raya. Untuk masyarakat atau komunitas otomotif lain yang memodifikasi kendaraannya lampu rotator atau *strobo* dan sirene merupakan asesoris tambahan dalam menyempurnakan kendaraan yang dimodifikasinya. Ada juga pengendara yang menggunakan lampu rotator dan sirene ini sebagai alat untuk menghindari kemacetan dengan mengelabui pengendara lain, menyalakan lampu isyarat disertai sirene agar pengendara lain mengira kendaraan tersebut merupakan kendaraan aparat kepolisian.[86]

[86]Penulis melakukan wawancara dengan Ivan Andhika dan Wisnu Pratama selaku Anggota HDCI pada tangggal 24 dan 31 Oktober 2018, di Silol dan Cumpeni Coffee

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan bersama Dwi Anggoro selaku anggota Harley Davidson Club Indonesia (HDCI) ia memaparkan bahwa alasan dari penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene merupakan salah satu cara yang muncul akibat maraknya aksi pembegalan terhadap pengguna jalan yang biasanya pulang tengah malam atau melewati jalan yang sepi. Ia memaparkan bahwa alasan dirinya menggunakan lampu rotator atau *strobo* karena pekerjaannya yang sering pulang tengah malam dan melewati jalan yang rawan pembegalan dengan penggunaan lampu isyarat tersebut guna menakut-nakuti pembegal dengan anggapan bahwa dirinya merupakan anggota kepolisian.[87]

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan bersama Gembong Widodo beliau memaparkan bahwa memang penggunaan rotator dan sirene tersebut tidak diperbolehkan untuk digunakan oleh pengendara sipil diluar dari peraturan yang telah ditentukan pada Pasal 59 UU LLAJ. Akan tetapi, dalam perkembangannya beliau beranggapan bahwa ada hal-hal tertentu yang dapat dijadikan pengecualian bagi pengendara sipil yang diperbolehkan menggunakan rotator dan sirene. Hal tertentu yang dijadikan pengecualian tersebut yaitu bagi pengendara sipil yang mendapatkan hak prioritas dijalan dengan mendapatkan pengawalan dari pihak kepolisian.

Hal tersebut menurut beliau memang tidak ada aturan secara tertulis namun dirasa diperlukan mengingat banyaknya pengendara lain yang menyusup dari

[87]Penulis melakukan wawancara dengan Dwi Anggoro selaku Anggota HDCI pada tanggal 31 Oktober 2018, di Top Gear Coffee

belakang mengikuti iring-iringan, hal demikian yang menurut beliau dapat membahayakan dan berpotensi menimbulkan kecelakaan. Maka dari itu pengecualian atau toleransi yang diberikan bagi anggota iring-iringan dalam pengguanaan lampu rotator atau *strobo* tersebut bertujuan sebagai penanda bahwasannya mereka yang sebagai anggota iring-iringan. Beliau juga memaparkan bahwa toleransi tersebut hanya diberikan bagi pengendara yang mendapatkan hak prioritas dijalan pada saat mengikuti iring-iringan saja dalam keadaan dikawal oleh pihak kepolisian setelah selesai kegiatan iring-iringan tersebut pihak kepolisian selalu menghimbau agar lampu isyarat tersebut dilepas dan tidak digunakan secara pribadi tanpa adanya pengawalan dari pihak kepolian. Menurut beliau dalam hal pemberian toleransi ini tidak hanya diberikan pada komunitas otomotif saja, kendaraan pejabat daerah atau dalam kegiatan kampanye kendaraan pribadi dari timses diperbolehkan menggunakan lampu rotator atau *strobo* dengan syarat setelah kegiatan tersebut selesai yang berarti tidak lagi sebagai penyandang hak utama dijalan maka dapat mencopot dan tidak menggunakan lagi perlengkapan tersebut.[88]

Menurut penulis tidak ada alasan yang dapat dibenarkan ketika suatu tindakan berlawanan dengan undang-undang, kecuali telah diatur adanya peraturan khusus (*lex specialis*) yang dapat mengenyampingkan peraturan umum (*lex generalis*) tersebut. Penegak hukum harusnya lebih tegas dalam menyikapi permasalahan ini dengan memotong rantai peredaran lampu tersebut dari produsennya untuk tidak

[88]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

diperjualbelikan pada masyarakat sipil. Karena dalam perturannya lampu isyarat yang disertai sirene hanya diperbolehkan digunakan oleh petugas-petugas tertentu sesuai dengan kewenangannya masing-masing.

6. Ada tindakan pengkhususan yang dilakukan pihak Kepolisian terhadap Anggota iring-iringan yang diberi Pengawalan oleh Kepolisian untuk mendapat Hak Utama dijalan

Berdasarkan dari hasil wawancara bersama Faizal Abdoulah menyatakan, bahwa ia merasakan mungkin adanya pemakluman yang diberikan oleh aparat kepolisian yang bertugas mengawal rombongan iring-iringan terhadap para rombongannya yang menggunakan lampu isyarat, ia menyatakan bahwa penggunaan lampu isyarat dan sirene tersebut hanya digunakan di saat mengikuti *touring* atau acara resmi dengan dikawal oleh petugas kepolisian sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain[89]

Selanjutnya menurut Aditya fahrizi penggunaan lampu rotator atau *strobo* dan sirene diperbolehkan selama tidak digunakan dalam kegiatan sehari-hari. Menurutnya penggunaan lampu isyarat yang disertai bunyi tersebut tidak membahayakan dan merugikan pengguna jalan lain ketika dipakai dalam keadaan dikawal oleh aparat kepolisian dalam sebuah rangkaian iring-iringan, karena sudah jelas ketika telah

[89]Penulis melakukan wawancara dengan Faizal Abdoulah selaku Anggota HDCI pada tanggal 23 Oktober 2018, di Kampus Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

dikawal berarti anggota dari rangkaian iring-iringan tersebut adalah penyandang hak yang dapat diberikan prioritas dijalanan.[90]

Sesuai dengan apa yang uraikan di atas, menurut Gembong Widodo dalam pelaksanaannya memang seperti itu anggota iring-iringan diberikan toleransi dalam penggunaan lampu isyarat berupa lampu rotator atau *strobo* dan sirene. Penggunaannya hanya diperbolehkan dalam keadaan dikawal oleh anggota kepolisian yang bertugas mengawal konvoi dengan menggunakan lampu isyarat tertentu sebagai tanda untuk pengguna jalan lain agar mengurangi kecepatan dan memberikan jalan bagi penyandang hak utama tersebut. Meskipun dalam peraturan secara tertulis telah jelas diatur siapa saja yang berhak menggunakan lampu isyarat namun menurutnya ada hal tertentu yang dapat diberikan pengecualian atau toleransi diluar dari peraturan tersebut, hal ini bukan tanpa alasan pemberian toleransi tersebut guna memberikan tanda bagi anggota iring-iringan agar tidak ada pengendara lain yang menyusup atau mengikuti dari belakang. Karena ditakutkan ketika pengendara lain menyusup akan menimbulkan kecelakaan.[91]

Berbeda hal dengan hasil wawancara bersama Wiratno, beliau menuturkan bahwa ketika benar ada toleransi yang diberikan oleh kepolisian terhadap anggota iring-iringan dalam konvoi yang di kawal polisi dalam pemberian hak utama dijalan itu tidak dapat dibenarkan karna ketika aturan lalu lintas tidak ditegakan maka akan

[90]Penulis melakukan wawancara dengan Aditya Fahrizi selaku Anggota HDCI pada tanggal 27 November 2018, di Sillol Caffee

[91]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman, pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

menimbulkan masalah, dalam hal demikian tindakan pembiaran dari pihak kepolisian dengan memperbolehkan anggota iring-iringan dalam konvoi dengan keadaan dikawal diperbolehkan untuk menggunakan lampu isyarat seperti lampu rotator atau *strobo* dan sirene maka akan menimbulkan rasa ketidak adilan dari pengguna jalan lain ketika anggota moge yang melaggar peraturan lalu lintas tidak ditindak sesuai dengan aturan yang berlaku sementara pengguna jalan lain yang menggunakan *strobo* di tindak. Menurut beliau petugas kepolisian harus tegas dalam menegakan peraturan lalu lintas ketika pengguna jalan tersebut melanggar maka harus mendapatkan sanksi. Karena sudah sangat jelas diatur dalam Pasal 59 Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, siapa saja yang dapat menggunakan lampu isyarat seperti yang dimaksud. Dalam Pasal 135 Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan mengenai tata cara pengawalan oleh kepolisian yang tertera dalam ayat 3, bahwa alat pemberi isyarat lalu lintas dan rambu lalu lintas tidak berlaku bagi kendaraan yang mendapat hak utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 134. Sering terjadinya salah kaprah dalam kegiatan konvoi yang dikawal oleh kepolisian ini, mereka yaitu anggota iring-iringan sering merasa memiliki hak khusus dalam arti seperti diberikan keistimewaan dalam menggunakan jalan sehingga tak jarang berlaku tidak tertib, padahal dalam tujuannya jelas pengawalan yang diberikan kepolisian ialah untuk memberikan keamanan dan membuat rombongan agar lebih teratur.[92]

[92]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Wiratno selaku ahli hukum Pusat Studi

Menurut penulis dalam hal ini perilaku salah kaprah yang terjadi terhadap pengguna jalan yang mendapatkan hak utama dijalan yang dengan sengaja atau tidak sengaja melanggar peraturan lalu lintas dikarenakan kurangnya pemahaman terhadap hukum serta kurangnya kesadaran hukum yang dimiliki oleh pengguna jalan, karena tingkat kesadaran setiap individu tentu berbeda-beda dalam hal demikian tugas serta peran dari pihak kepolisian sangat diperlukan guna dapat mengingatkan dan juga mengedukasikan pentingnya mematuhi hukum yang ada guna menjadikan tujuan lalu lintas terwujud yaitu kemanan,ketertiban,dan kelancaran dalam berlalu lintas. Dalam peran penegak hukum tersebut dapat dilakukan dengan berbagai upaya guna mengedukasi pengguna jalan yaitu salah satunya dengan sosialisasi atau penyuluhan hukum dapat juga berupa tindakan *non penal* atau *penal*.

7. Hambatan-hambatan yang dihadapi petugas Kepolisian dalam Menindak Pelanggaran Lalu Lintas yang dilakukan oleh Anggota Konvoi

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Gembong Widodo, hambatan yang dihadapi dalam penegakan hukum terhadap anggota konvoi yang melanggar peraturan lalu lintas yaitu kondisi di lapangan yang tidak memungkinkan melihat angota iring-iringan yang dalam permintaan pengwalan memiliki target sampai di tempat tujuan yang mana tidak memungkinkan ketika dilakukan penindakan pada saat kondisi tersebut. Selain itu jumlah anggota konvoi yang banyak menjadi salah satu hambatan karena ketika dilakukan tindakan dalam penegakan hukum akan

---

Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, pada tanggal 14 November 2018, di Kantor Pustral UGM.

berpotensi menimbulkan kekacauan ketika yang berkonvoi adalah supporter sepakbola. Kondisi demikian bukan tanpa alasan melainkan pertimbangan kepolisian ketika melakukan penindakan adalah mengutamakan kelancaran, keamanan, dan ketertiban, ketika dalam keadaan dikawal oleh pihak kepolisian anggota konvoi dapat patuh dalam artian tidak melakukan keonaran maka penindakan dapat dikesampingan guna menciptakan situasi yang kondusif asalkan situasi dijalanan dapat aman dan juga lancar. Pihak kepolisian tidak akan mengambil resiko yang berdampak besar ketika mereka menindak anggota konvoi seperti supporter bola yang jumlahnya besar, selain jumlah anggota dilapangan yang terbatas juga dalam penindakannya akan berpotensi menimbulkan kemacetan karena jumlahnya yang besar. Selanjutnya selain hambatan tersebut beliau beranggapan bahwa dari tugas kepolisian yang luas itu tidak di imbangi dengan pendapatan yang sebanding dilihat dari durasi kerja serta tugas polisi yang kompleks, menurutnya upah kerja dapat memberikan semangat bagi petugas kepolisian ketika tugas yang diemban serta dimbangi dengan pendapatan yang sesuai. Meskipun demikian beliau beranggapan bahwa ketika dalam melaksanakan tugas-tugas dilakukan secara ikhlas dan penuh dedikasi bagi negara maka kepolisian akan merasa bangga dan senang dalam melaksanakan kewajiban sebagai aparat penegak hukum dalam menciptakan keadilan. Beliau juga menuturkan bahwa citra dari kepolisian sempat tidak baik dari sudut pandang masyarakat padahal hal tersebut adalah perbuatan dari oknum-oknum yang tidak bertanggungjawab. Meskipun demikian beliau beraggapan kepolisian tidak pernah berkecil hati dan akan

terus berbenah agar mendapatkan kepercayaan dari masyarakat bahwa tugas kepolisian adalah mengayomi masyarakat dengan sepenuh hati.[93]

Selanjutnya menurut Sulton Fatoni, beliau menuturkan bahwa kepolisian memiliki tugas yang luas dan cukup berat yang sayangnya tidak diimbangi dengan jumlah sdm yang cukup. Dengan keadaan serta kesadaran hukum dari masyarakat yang cenderung kurang maka tugas kepolisian akan menjadi semakin berat karena perbandingan yang cukup timpang antara jumlah kepolisian dengan jumlah masyarakatnya. Seharusnya di era modern ini masyarakat harus lebih sadar hukum, beliau membandingkan dengan negara-negara maju di eropa yang mana petugas kepolisiannya tidak begitu banyak karena disana maskyarakatnya sudah sadar hukum.[94]

Penulis beranggapan bahwa dalam keadaan di lapangan mungkin memang menjadikan petugas kepolian memiliki pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam menegakan hukum yang ada dalam arti ketika memang tidak memungkinkan. Akan tetapi peraturan tetaplah peraturan, aparat kepolisian harus menegakan peraturan yang ada agar dapat memberikan efek jera dan dapat memberikan contoh bagi pengguna jalan lain agar tetap patuh terhadap undang-undang yang berlaku. Dalam hal penegakan hukum dapat dimaksimalkan ketika kepolian dapat memaksimalkan teknologi yang ada dengan menggunakan tilang elektronik dan sejenisnya.

---

[93]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Gembong Widodo selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polres Sleman, pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

[94]Penulis melakukan wawancara dengan Sulton Fatoni selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Sleman pada tanggal 1 November 2018, di Kantor Dinas Perhubungan Sleman

C. Faktor yang Berperan dalam Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kendaraan Modifikasi pada saat Konvoi

Berdasarkan hasil wawancara yang didapat penulis dengan Wiratno selaku ahli hukum Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM. Menurutnya, terdapat beberapa faktor yang berperan terhadap penegakan hukum dalam pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan modifikasi dalam pelaksanaan konvoi, yaitu.[95]

a. Faktor Penegak Hukum

Penegakan hukum tidak terlepas dari sikap serta kesigapan yang dilakukan oleh penegak hukum sebagai aparat yang memiliki kewenangan serta tanggungjawab dalam menegakan peraturan perundang-undangan. Dalam permasalahan ini aparat penegak hukum tersebut adalah petugas kepolisian yang bertugas dalam satuan lalu lintas (satlantas). Realita yang ada dilapangan adalah hambatan yang dihadapkan terhadap petugas kepolisian dalam penegakan hukum terhadap anggota konvoi yang melanggar peraturan lalu lintas. Kondisi serta ketimpangan antara jumlah personel yang bertugas dilapangan dengan jumlah para pelanggar yang timpang menjadikan penegakan hukum tidak dapat berjalan maksimal mengingat pertimbangan resiko yang dapat ditimbulkan dalam penegakan hukum tersebut. Yang pada akhirnya berujung pada pembiaran atau pemberian toleransi terhadap pengendara yang menjadi anggota iring-iringan dalam sebuah konvoi yang diberikan pengawalan oleh pihak

[95]Penulis melakukan wawancara dengan Sulton Fatoni selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Sleman pada tanggal 1 November 2018, di Kantor Dinas Perhubungan Sleman

kepolisian dengan melanggar perturan lalu lintas dengan menggunakan lampu isyarat yaitu rotator atau *strobo* dan sirene.

Hal tersebut dibenarkan oleh Gembong Widodo,[96] menurutnya dalam keadaan konvoi anggota iring-iringan diberikan diskresi berupa toleransi dalam penggunaan lampu kelap-kelip seperti rotator atau *strobo* dan sirene. Hal demikian merupakan bentuk pencegahan agar tidak ada pengendara lain yang menyusup kedalam rombongan dengan menjadikan lampu tersebut sebagai pertanda bahwa kendaraan tersebut merupakan anggota dari iring-iringan. Karena ketika tidak maka sikap mengutil pengendara lain dapat berpotensi menimbulkan kecelakaan. Pemberian toleransi tersebut dengan catatan bahwa setelah selesainya kegiatan konvoi tersebut anggota iring-iringan diberikan himbauan kembali oleh petugas kepolisian agar mencopot lampu isyarat tersebut.

Menurut Wiratno,[97] sikap yang dilakukan oleh kepolisian dalam menyikapi kondisi tersebut tidak tepat ketika toleransi tersebut merupakan bentuk diskresi yang diberikan oleh petugas kepolisian terhadap anggota konvoi yang melanggar perturan lalu lintas dengan menggunakan lampu isyarat berupa rotator atau *strobo* dan sirene. Karena menurutnya perturan sudah sangatlah jelas dalam pengaturan siapa saja yang dapat medapatkan hak utama dijalan serta siapa saja yang dapat menggunakan lampu isyarat sebagai penanda bagi pengguna jalan yang mendapatkan hak utama tersebut.

[96]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Satlantas Dikyasa Polres Sleman, pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

[97]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Wiratno selaku ahli hukum Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, pada tanggal 14 November 2018, di Kantor Pustral UGM.

Karena dalam hal toleransi tersebut bukan suatu hal yang genting yang dapat diberikan diskresi. Dengan demikian sikap pemberian toleransi oleh kepolisian dapat menimbulkan kecemburuan sosial serta timbulnya rasa ketidakadilan terhadap pengguna jalan lain yang tidak mendapatkan hak utama dengan melihat pengguna jalan yang mendapat hak utama dengan dibiarkan melanggar peraturan lalu lintas khususnya menggunakan lampu rotator atau *strobo* dan sirene. Karena pihak kepolisian cenderung tidak menilang anggota konvoi yang menggunakan lampu isyarat berbeda halnya ketika pengendara yang tidak mendapatkan hak utama dijalan menggunakan lampu isyarat akan lebih mudah ditindak. Hal ini menunjukan kurangnya peran kepolisian dalam memberikan pemahaman terhadap anggota iring-iringan dalam sebuah konvoi untuk tetap tertib dan menaati peraturan yang ada.

Selain hal tersebut menurut Gembong Widodo,[98] jumlah anggota kepolisian yang bertugas dilapangan khususnya di bagian satuan lalu lintas dirasa kurang cukup melihat jumlah pengendara yang belum sadar hukum masih cukup banyak yang mana menimbulkan ketimpangan antara personel yang bertugas dalam menindak pengendara yang tidak taat. Saat ini jumlah anggota satuan lalu lintas berjumlah 162 personel dengan 21 regu dan di setiap pos diisi dengan 3 orang personel, hal demikian masih dirasa tidak cukup dengan pertumbuhan penduduk serta semakin banyaknya jumlah pengendara.

[98]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Satlantas Dikyasa Polres Sleman, pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

Menurut penulis berdasar pada hasil analisis yang berperan terhadap faktor penegakan hukum pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan modifikasi yang menggunakan rotator atau *strobo* dan sirene dalam kegiatan konvoi di Sleman, bahwasannya faktor penegak hukum ini merupakan hal yang penting mengingat aparat penegak hukum dapat menjadi faktor pendukung serta dapat juga menjadi faktor penghambat dalam penegakan hukum itu sendiri. Faktor pendukungnya bisa dilihat dari semangat serta komitmen dari aparat kepolisian dalam penegakan hukum dengan berbagai upaya seperti dalam kegiatan penyuluhan hukum, sosialisasi hukum, penindakan tilang serta pengadaan kegiatan operasi dijalan atau lebih dikenal dengan razia atau yang dilakukan dijalan. Sementara faktor penghambat yang sering terjadi yang dilakukan oleh aparat polisian adalah tindakan toleransi dalam maksud pemberian diskresi yang kurang tepat dilakukan. Dengan membiarkan anggota konvoi menggunakan lampu isyarat yang secara jelas-jelas dilarang oleh perundang-undangan. Sikap toleransi ini merupakan bentuk dari ketidaksiapan aparat kepolisian dalam mengendalikan serta mengatur kondisi dilapangan yang disebabkan oleh kurangnya SDM yang dimiliki serta rasa pemakluman terhadap *euporia* anggota konvoi, karena dalam kegiatan konvoi tersebut sering diadakan dalam rangka perayaan-perayaan besar. Selain itu juga tidak adanya aturan yang jelas mengenai tata cara konvoi yang mana mengatur posisi pengendara lain dalam memberi jalan terhadap anggota iring-iringan yang diberi hak utama, karena dalam kegiatan konvoi tidak ada aturan yang mengatur mengenai bagaimana seharusnya anggota iring-

iringan atau pengendara lain dalam mendahului pengendara lain serta pengendara lain dalam memberikan keutamaan jalan terhadap penyandang hak utama di jalan apakah dengan menggunakan jalur kanan atau kiri serta apakah pengendara lain menggunakan jalur kanan atau kiri.

b. Faktor Masyarakat

Masyarakat memiliki peran dalam penegakan hukum. Dalam hal ini kesadaran yang dimiliki oleh setiap kelompok masyarakat tentu memiliki perbedaan, kesadaran terhadap hukum yang dimiliki oleh masyarakat dapat mempengaruhi efektifitas penegakan hukum itu sendiri. Menurut Wiratno,[99] pemahaman yang dimiliki oleh masyarakat terhadap peraturan lalu lintas sangat rendah. Setiap orang yang berkendara cenderung tidak mengutamakan keselamatan baik itu keselematan untuk dirinya sendiri atau bagi pengedara lain. Padahal setiap pengendara yang turun kejalan dapat menimbulkan resiko, sehingga harus memiliki kecakapan dalam berkendara dengan memenuhi kopetensi-kopetensi tertentu dalam mengemudi.

Berbeda halnya dengan fakta yang ditemukan di lapangan, pengendara kurang memahami kewajiban yang harus dipenuhi oleh setiap pengguna jalan. dalam permasalahan ini, sering kita temukan kendaraan modifikasi yang mengikuti konvoi dengan dikawal oleh kepolisian melanggar peraturan lalu lintas dengan menggunakan aksesoris modifikasi seperti penambahan perlengkapan berupa lampu isyarat yaitu

[99]Penulis melakukan wawancara dengan Bapak Wiratno selaku ahli hukum Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, pada tanggal 14 November 2018, di Kantor Pustral UGM.

rotator atau *strobo* dan sirene. Hal demikian menunjukan kurangnya pemahaman serta kesadaran hukum yang dimiliki oleh anggota iring-iringan dalam sebuah konvoi. Meskipun himbauan serta upaya tindakan yang dilakukan oleh pihak kepolisian sudah dilakukan, namun masih saja ada sebagaian anggota iring-iringan yang memanfaatkan situasi dalam pengawalan untuk menggunakan lampu isyarat tersebut. Selain kesadaran hukum dari masyarakatnya yang kurang, rendahnya denda tilang tidak memberikan efek jera terhadap masyarakat, yang menjadikan mereka seolah tidak takut untuk melanggar karena dirasa mampu untuk membayar denda tersebut.

Hal ini debenarkan oleh Gembong Widodo,[100] beliau menyatakan bahwa kurangnya kesadaran masyarakat untuk tertib berlalu lintas sangat kurang hal ini menjadikan aparat kepolisian kewalahan dalam mengatasinya karena ketimpangan dalam jumlah personel yang bertugas dilapangan dengan jumlah pengendara yang harus diawasi. Dapat dilihat dari jumlah pelanggaran lalu lintas pada operasi progo tahun 2018, sehari ada 800 pelanggran lalu lintas yang terjaring razia, sembilan hari dapat menyentuh 7000 pelanggaran. Menurut beliau banyaknya jumlah pengendara yang melanggar juga dapat disebabkan oleh denda tilang yang terbilang rendah sehingga tidak dapat memberikan efek jera untuk masyarakat. Meskipun berbagai upaya dalam memberikan pemahaman hukum terhadap masyarakat rutin dilakukan namun ketika denda tilang yang rendah akan berdampak pada sikap masyarakat yang

[100]Penulis melakukan wawancara dengan Gembong Widodo selaku Satlantas Dikyasa Polres Sleman, pada tanggal 5 November 2018, di Kantor Polres Sleman

cenderung meremehkan peraturan tersebut. Seperti kita ketahui dalam pemakaian rotator dan sirene pengendara yangmelanggar hanya dikenakan denda sebesar Rp. 250.000.00., sedangkan harga dari sebuah rotator saja bisa melebihi dari jumlah denda tersebut.

Menurut penulis berdasar pada analisis terhadap faktor yang berperan dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan modifikasi pada rangkaian iring-iringan dalam konvoi di Kabupaten Sleman, bahwa kesadaran hukum berperan dalam faktor masyarakat ini. Kesadaran hukum yang dimiliki masyarakat menjadi faktor pendukung serta faktor penghambat. Dalam faktor pendukung ini, ketika kesadaran hukum dari masyarakatnya tinggi maka penegakan hukum akan berjalan secara efektif, sebaliknya ketika kesadaran hukum dari masyarakat rendah maka dapat menghambat dari effektifitas penegakan hukum itu sendiri.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil wawancara berkenaan parktik dilapangan yang selanjutnya dianalisis dengan perturan perundang-undangan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi yang menambahkan perlengkapan berupa aksesoris seperti lampu rotator atau *strobo* dan sirene pada saat mengikuti konvoi belum dilakukan secara maksimal, sikap toleransi serta pembiaran yang dilakukan oleh pihak kepolisian dengan alasan anggota iring-iringan dalam keadaan euporia merayakan atau memperingati hari tertentu seperti konvoi dalam pekan politik dalam momen pemilihan capres dan cawapres atau konvoi yang dilakukan *supporter* sepakbola, hal demikian menjadikan pihak kepolisian merasa kewalahan melihat kesadaran hukum dari pengendara yang kurang karena jumlah personel yang bertugas di lapangan terbatas dengan kekurangan jumlah SDM dibandingkan dengan jumlah pengendara yang melanggar. Kurangnya sikap yang tegas dari beberapa pihak kepolisian dalam menanggapi perilaku dari anggota irng-iringan dalam sebuah konvoi dengan menggunakan lampu isyarat seperti rotator atau *strobo* dan sirene. Secara garis besar, kendala tersebut dikarenakan adanya sikap toleransi atau pemakluman atas euporia terhadap

anggota iring-iringan dalam melaksanakan konvoi dan juga kurangnya kesadaran yang dimiliki oleh pengendara dalam hal ini pengendara yang mendapat hak utama dijalan.

2. Faktor yang berperan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan modifikasi adalah faktor penegak hukum dan faktor masyarakat. Kedua faktor ini, memiliki peranannya masing-masing. Faktor penegak hukum berperan dikarenakan adanya sikap kurang tegas dari beberapa aparat kepolisian dalam menyikapi kondisi atau fakta yang terjadi di lapangan. Selain itu, adanya pemberian toleransi oleh aparat kepolisian, sebagai bentuk diskresi kepolisian. Kurangnya SDM dari aparat kepolisian juga menjadi faktor dari penegak hukum itu sendiri, yang mana disebabkan karena lemahnya kesadaran hukum yang dimiliki oleh masyarakat. Selanjutnya, faktor yang berperan adalah faktor dari masyarakatnya, dalam hal ini ketika masyarakatnya memiliki tingkat kesadaran yang tinggi maka faktor dari penegak hukum pun tidak akan begitu berpengaruh terhadap penegakan hukum itu sendiri.

B. REKOMENDASI

1. Para penegak hukum khususnya petugas kepolisian yang bertugas di lapangan harus memperhatikan hal-hal yang menjadi dasar efektifnya suatu penegakan hukum, hal-hal tersebut yakni:
    a. Mengesampingkan tindakan toleransi dengan dalih tindakan diskresi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan

modifikasi khususnya dalam penggunaan lampu rotator atau *strobo lamp* dan sirene guna menciptakan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas;

b. Meningkatkan sikap tegas aparat kepolisian dalam menyikapi suatu kondisi terhadap pengendara yang menggunakan lampu isyarat seperti lampu rotator atau *strobo* dan sirene;

c. Melakukan pendindakan secara tegas kepada usaha-usaha yang memperjual belikan lampu rotator atau *strobo lamp* dan sirenen, agar alat-alat tersebut tidak dapat digunakan dan disalahgunakan oleh kendaraan sipil; dan

d. Meningkatkan aktifitas hukum seperti penyuluhan dan sosialisasi terhadap masyarakat khususnya komunitas otomotif guna menjaga ketertiban dalam kegiatan konvoi.

2. Para pengguna jalan yang diberikan hak utama dijalan seharusnya dapat lebih meningkatkan kesadaran hukumnya dengan tertib dan menaati peraturan lalu lintas khususnya untuk tidak menggunakan lampu isyarat di kendaraan pribadi. Karena dalam penggunaannya jika disalahgunakan dapat merugikan atau bahkan mencelakakan pengendara lain, hal tersebut disebabkan oleh pancaran yang dihasilkan dari lampu isyarat tersebut yang sangat terang dan menyilaukan pengendara lain sehingga dapat beresiko menimbulkan kecelakaan. Jika kesadaran hukum masyarakat tinggi maka dapat menciptakan situasi yang

kondusif serta mewujudkan tujuan dari lalu lintas itu sendiri yaitu menciptakan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran.

DAFTAR PUSTAKA

a. Buku :

Abdurrahman, *Aneka Masalah Hukum Dalam Pembangunan Di Indonesia*, Bandung, ALUMNI, 1979.

Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum,* Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002.

Amoro Achmadi, *Filsafat Umum,* RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011.

CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum Indonesia,* Balai Pustaka, Jakarta, 1989.
Hendrojono, *Sosiologi Hukum,* Srikandi, Surabaya, 2005.

Jimly Asshidiqqie, *Peran Advokat dalam Penegakan Hukum, Orasi Hukum pada acara Pelantikan DPP IPHI Masa Bakti 2007-2012,* Konpres, Bandung, 2008.

Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia,* Balai Pustaka, Jakarta, 2002.

Maria Farida S, *Ilmu Perundang-undangan*, Kanisius, Yogyakarta, 1998.

Mudakir Iskandar Syah, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Sagung Seto, Jakarta, 2008.

Ni'matul Huda, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.

Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009.

Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah*, UMS Press, Yogyakarta, 2002.

Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Perubahan Sosial,* Genta Publishing, Yogyakarta, 2009.

Soerjono Soelanto, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosisologi Hukum)*, Mandar Maju, Bandung, 1990.

Soejono Soekanto, *Fakto-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007.

Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2001.

Soejono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982.

Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineke Cipta, Jakarta, 1995.

Susatyo Yuwono, *Karakter Disiplin Berlalu Lintas Dalam Islam*, Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiah Surakarta, April 2012.

T.O. Ihromi, *Antorpologi Hukum Sebuah Bunga Rampai*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2001.

Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013.

b. Undang-Undang :

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

c. Media Elektornik

http://m.forum.detik.com/modifikasi-adalah-kepuasan-t129089.html. diakses pada tanggal 14 Agustus pukul 14.14WIB.

http://m.detik.com/news/berita/2993127/ini-video-aksi-hadang-konvoi-moge-di-yogya-oleh-pesepeda-elanto diakses pada tanggal 16 Agustus 2018 pukul 19.04 WIB.

http://m.hukumonline.com/berita/baca/hol19115/fiksi-hukum-harus-didukung diakses pada tanggal 3 Agustus 2018 pukul 17.00 WIB.

http://nasional.kompas.com/read/2012/02/07/02145343/saat.kepercayaan.terhadap.hukum.runtuh diakses pada tanggal 27 Agustus 2018 pukul 00.24 WIB.

http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol19115/fiksi-hukum-harusdidukung diakses pada tanggal 25 Oktober 2018 pukul 22.00 WIB.