

**IMPLEMENTASI PASAL 273 UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN
LALU LINTAS DI JALAN RAYA**

Oleh

Ferawati Royani¹⁴⁸

Abstract

Human mobility and automobile goods are growing rapidly as a result of improved welfare and technological advances in transportation. This has resulted in increased frequency of traffic accidents with victims of drivers and road users. Users of two-wheeled vehicles are more at risk of accidents than other transportation, traffic on the road is part of the daily activities of the community. Some people do traffic activities to get to the place of activities such as offices, schools, markets, attractions and so forth. Damaged road conditions (holes) can lead to traffic accidents let alone not careful driving. Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Road Transportation, The research method used in this research is by using normative legal research method. As a normative legal research. the implementation of Article 273 of Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation on road accidents has not been effective. It is said that not yet effective Article 273 is a lot of accidents due to damaged roads or roads perforated but the traffic law has not been executed, when it is clearly regulated in Article 273 of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transport. Law no. 22 of 2009 is unable to reflect public discipline in traffic on the road, because it contains many unclear (unreasonable) concepts, does not have broad sociological support, does not fulfill the requirements of philosophical validity, even though it is juridically qualified.

Keywords: implementation and Law Enforcement

¹⁴⁸ Ferawati Royani , Dosen Fakultas Hukum Universitas Dehasen Bengkulu

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang

Di era globalisasi sekarang ini, semua orang dengan berbagai profesi dituntut untuk membuat pekerjaannya menjadi instan dan efisien. Pesatnya perkembangan alat transportasi menjadikan suatu hal yang dimanfaatkan oleh masyarakat banyak, sehingga alat transportasi digunakan sebagai penghematan waktu, untuk mengurangi tenaga yang terkuras lebih banyak dan akan membawa profit lebih banyak bagi profesi tertentu yang sangat mengandalkan waktu sebagai tolak ukur dari selesainya pekerjaan.

Manusia adalah makhluk yang dinamis dan tidak bisa berdiam diri dalam waktu lama, mereka selalu ingin bergerak berpindah dan melakukan aktivitas. Meskipun aktivitas masyarakat sangat terbantu dan membawa sejumlah keuntungan, kehadiran kendaraan bermotor juga membawa konsekuensi lain

diantaranya penyediaan jalan yang memadai, pengaturan pergerakan kendaraan dan masalah kecelakaan.¹⁴⁹

Ketika kita berkendara berarti kendaraan telah berinteraksi dengan kendaraan lain, yang pada prinsipnya jalan raya adalah milik bersama jadi dimulai dari pengendara dan fasilitas jalan harus baik dan ketika pelanggaran itu terjadi menjadi awal dari kecelakaan, yang mendominasi terjadinya kecelakaan adalah kendaraan roda dua.¹⁵⁰

Masalah lalu lintas terus berkembang menjadi suatu masalah yang kian kompleks dan menjadi bagian yang strategis dalam pembangunan jangka panjang.¹⁵¹ Di negara yang berkembang seperti Indonesia, masalah lalu lintas cukup

¹⁴⁹ Marye Agung, 2010. *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, ctk. Pertama, Raih Asa Sukses, Jakarta, hlm.4

¹⁵⁰ Kabar Siang *tentang Lalu Lintas*. TV One. Tanggal 6-Mei-2013. Pukul 12:37 WIB

¹⁵¹ *Masalah lalu lintas dalam <http://masalah-lalu-lintas-indonesia.pdf>*. di akses pada tanggal 1 April 2013. Pukul 15.00 WIB

mendominasi penyebab kematian. Perkembangan lalu lintas kendaraan, khususnya roda dua itu sendiri dapat memberi pengaruh bagi kehidupan masyarakat. Sebagaimana diketahui sejumlah kendaraan yang beredar dari tahun ketahun semakin meningkat. Selain memenuhi kebutuhan masyarakat, hal ini juga dapat membawa pengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas yang semakin sering terjadi. Agar tidak banyak terjadi dampak negatif terhadap keamanan lalu lintas, maka dibuatlah aturan-aturan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No 14 tahun 1992 kemudian sekarang menjadi Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas. Untuk terjamin terlaksananya peraturan dalam undang undang tersebut polisi lalu lintas sebagai aparat penegak hukum yang diberi kewenangan untuk melakukan pengawasan dan penertiban.

Salah satu permasalahan lalu lintas yang perlu mendapatkan perhatian serius adalah kecelakaan lalu lintas, yang biasanya selalu berawal dari adanya pelanggaran lalu lintas. Pengguna kendaraan roda dua ini sangat mendominasi, karena bentuknya yang mudah untuk melewati semua area dan harganya yang dapat dijangkau oleh orang orang yang berpenghasilan menengah ke bawah, sehingga dengan hal itu banyak sekali ragam pengguna jalan yang menggunakan kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor di seluruh Indonesia telah mencapai lebih dari 20 juta, yang 60% adalah sepeda motor dan sisanya adalah mobil. Kendaraan sepeda motor digunakan sebagai kebutuhan dan sangat membantu untuk masyarakat dari semua kalangan, namun sepeda motor dipakai oleh masyarakat secara tidak wajar dan

menyebabkan pelanggaran lalu lintas.¹⁵²

Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu cepat sebagai akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi transportasi. Hal ini berdampak kepada meningkatnya frekuensi kecelakaan lalu-lintas dengan korban pengemudi maupun masyarakat pemakai jalan. pengguna kendaraan roda dua lebih berisiko mengalami kecelakaan dibandingkan dengan transportasi lain, lalu lintas di jalan merupakan bagian dari aktivitas keseharian masyarakat. Sebagian masyarakat melakukan kegiatan berlalu lintas untuk menuju ketempat beraktifitas seperti kantor, sekolah, pasar, obyek wisata dan sebagainya. Kondisi jalan yang rusak (berlubang) dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas apalagi tidak berhati-hati dalam berkendara.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 273 ayat (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). Ayat (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Ayat (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5

¹⁵² *Ibid*

(lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah). Dan ayat (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Dari Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada pasal mengatur adanya pertanggungjawaban pemerintah terhadap kecelakaan akibat jalan rusak. Contohnya jalan yang berlubang atau rusak dikota Palembang banyak sekali, kita contohkan saja pada satu titik jalan di jalan Plaju arah kampus Universitas Muhammadiyah Palembang yang begitu banyak jalan berlubang yang kemudian dibor kembali oleh Petugas pembuat jalan,

namun pada kenyataannya setelah dibor bukannya segera diperbaiki malah dibiarkan berhari-hari, berminggu-minggu bahkan berbulan-bulan jalan masih tetap berlubang atau rusak. Dengan hal ini dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan tunggal atau tabrakan, ini juga bisa menjadi salah satu faktor yang dapat meningkatkan intensitas kecelakaan di jalan. Dengan adanya ini, masyarakat sebenarnya sudah gerah, jalan yang rusak harusnya segera diperbaiki tetapi malah dibiarkan saja, khususnya dan di kota-kota besar. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, ditambah tingkat emosional yang makin memprihatinkan akibat kemacetan lalu lintas.

Ada beberapa data yang menunjukkan setiap tahun terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia. Korban

meninggal 1.323 orang, luka berat (1.676), dan luka ringan (2.400).¹⁵³

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Dari faktor jalan ini lah penulis membahas penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, dengan melihat penerapan Undang-Undang Lalu lintas dan pertanggungjawaban pemerintah terhadap kecelakaan lalu lintas. Dari latar belakang di atas penelitian ini berjudul **“Implementasi Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kecelakaan Di Jalan Raya**

2. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis membatasi masalah yang akan diangkat dan adapun rumusan

¹⁵³http://palembangnews.com/index.php?option=com_content&view=article&id=90%3Adalam-satu-hari-terjadi-5-7-kecelakaan-di-sumsel&catid=1%3Aberita&Itemid=6. Di akses pada tanggal 2 Mei 2013. Pukul 22:30

permasalahannya adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Implementasi pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap kecelakaan di jalan raya?

B. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif. Sebagai penelitian hukum normatif, maka penelitian ini termasuk kategori tipe penelitian hukum bersifat *deskriptif-preskriptif* yang bertujuan menemukan solusi permasalahan (*problem-solution*)¹⁵⁴. Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statute*

¹⁵⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2008, hal. 50-51

approach), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*)¹⁵⁵. Dari berbagai pendekatan di atas, maka penelitian ini menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Teknik pengumpulan bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian hukum normatif adalah dilakukan dengan melalui kegiatan studi pustaka, studi dokumen, dan studi catatan hukum. Dalam penyusunan penelitian ini pengumpulan pustaka yang dimaksud tersebut dilakukan di perpustakaan, Selain itu

pengumpulan pustaka juga dilakukan melalui media cetak dan juga media online (*website*).

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Implementasi Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas terhadap kecelakaan di jalan raya.

Pengaruh lingkungan terhadap pengemudi pada jalan bebas hambatan akan terasa pada kecepatan kendaraan yang lewat di sepanjang jalan tersebut. Lingkungan jalan menuntut perhatian pengemudi, tuntutan ini bervariasi tergantung dari tempat dan waktu, karena lingkungan jalan akan berubah terhadap waktu dan tempat. Untuk memelihara kesiagaan secara tetap selama mengemudi hampir jarang terjadi, ada kalanya pada saat tertentu berada pada tahap kesiagaan yang tinggi, tetapi untuk waktu yang lain relatif dalam periode yang rendah (lebih santai).

¹⁵⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, hal. 93-95

Hukum akan menjadi berarti apabila perilaku manusia dipengaruhi oleh hukum itu sendiri dan apabila masyarakat menggunakan hukum menurut perilakunya, sedangkan di lain pihak efektivitas hukum berkaitan erat dengan masalah kepatuhan hukum sebagai norma. masyarakat sebagai pelaku dan sebagai korban kecelakaan lalu lintas kian bertambah seiring dengan aturan dan Undang-Undang yang dikeluarkan oleh pemerintah yaitu Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dari angka kecelakaan merupakan bentuk adanya sistem yang tidak berjalan dari yang sebagaimana mestinya. Masyarakat mempunyai peran yang sangat kuat dalam negara sebagai penyeimbang dari kekuasaan negara yang menjalankan tugas dan wewenang pemerintah dalam menjaga kedamaian, keamanan dan ketertiban demi kepentingan bersama, karena masyarakat terlibat semua dalam segala bidang. Dan

melihat dari hasil riset efektivitas Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi stabilitas keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan raya merupakan interaksi serta kombinasi dua atau lebih faktor yang saling mempengaruhi situasi lalu lintas meliputi faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai karakteristik dan keunggulan sendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam suatu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamiskan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud satu totalitas yang lebih,

berdaya guna dan berhasil guna. Pembaharuan di bidang hukum salah satunya perwujudannya adalah dengan memuat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Namun dengan dibuatnya Undang-Undang ini ternyata banyak menimbulkan reaksi terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dari kalangan masyarakat, ahli hukum atau disiplin ilmu lainnya. Hal ini disebabkan oleh kurangnya sosialisasi Undang-Undang dimasyarakat, sehingga masyarakat menanggapi Undang-Undang ini dengan rasa terkejut yang amat sangat di tambah lagi dengan ketentuan pidana denda yang sangat menyulitkan bagi kalangan masyarakat banyak.

Lawrence M. Friedman melihat bahwa keberhasilan penegakan hukum selalu menyaratkan berfungsinya semua komponen system hukum. Menurut Lawrence Meir Friedman, seorang ahli sosiologi hukum dari *Stanford*

University, ada tiga elemen utama dari sistem hukum (*legal system*) yaitu:

1. Struktur Hukum
(*Legal Structure*)
2. Isi Hukum (*Legal Substance*)
3. Budaya Hukum
(*Legal Culture*)

Menurut Lawrence Meir Friedman berhasil atau tidaknya Penegakan hukum bergantung pada Substansi Hukum, Struktur Hukum/Pranata Hukum dan Budaya Hukum. Yang pertama: Substansi Hukum dalam teori Lawrence Meir Friedman hal ini disebut sebagai sistem substansial yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan. Substansi juga berarti produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan

yang ada dalam kitab Undang-Undang (*law books*). Sebagai negara yang masih menganut sistem *Civil Law* Sistem atau sistem Eropa Kontinental (meski sebagian peraturan PerUndang-Undangan juga telah menganut *Common Law Sistem atau Anglo Sexon*) dikatakan hukum adalah peraturan-peraturan yang tertulis sedangkan peraturan-peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum. Sistem ini mempengaruhi sistem hukum di Indonesia. Salah satu pengaruhnya adalah adanya asas Legalitas dalam KUHP. Dalam Pasal 1 KUHP ditentukan “tidak ada suatu perbuatan pidana yang dapat di hukum jika tidak ada aturan yang mengaturnya”. Sehingga bisa atau tidaknya suatu perbuatan dikenakan sanksi hukum apabila perbuatan tersebut telah mendapatkan pengaturannya dalam peraturan PerUndang-Undangan.

Teori Lawrence Meir Friedman yang Kedua yaitu Struktur Hukum/Pranata Hukum teori Lawrence Meir Friedman hal ini disebut sebagai sistem Struktural yang menentukan bisa atautidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik. Struktur hukum berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 meliputi mulai dari Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas). Kewenangan lembaga penegak hukum dijamin oleh Undang-Undang. Sehingga dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintah dan pengaruh-pengaruh lain. Terdapat adagium yang menyatakan “*fiat justitia et pereat mundus*” meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan. Hukum tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum yang

kredibilitas, kompeten dan independen. Seberapa bagusnya suatu peraturan Perundang-Undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan.¹⁵⁶

Teori Lawrence Meir Friedman yang Ketiga: Budaya Hukum: Kultur hukum menurut Lawrence Meir Friedman adalah sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum-kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Kultur hukum adalah suasana pemikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan. Budaya hukum erat kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum masyarakat maka akan tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola

pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum.

Hubungan antara tiga unsur sistem hukum itu sendiri tak berdaya, seperti pekerjaan mekanik. Struktur diibaratkan seperti mesin, substansi adalah apa yang dikerjakan dan dihasilkan oleh mesin, sedangkan kultur hukum adalah apa saja atau siapa saja yang memutuskan untuk menghidupkan dan mematikan mesin itu, serta memutuskan bagaimana mesin itu digunakan. Dikaitkan dengan sistem hukum di Indonesia, Teori Friedman tersebut dapat kita jadikan patokan dalam mengukur proses penegakan hukum di Indonesia. Polisi adalah bagian dari struktur bersama dengan organ jaksa, hakim, advokat, dan lembaga permasyarakatan. Interaksi antar

¹⁵⁶ Soerjono Soekanto, *opcit.* hlm 18.

komponen pengabdian hukum ini menentukan kokohnya struktur hukum. Walau demikian, tegaknya hukum tidak hanya ditentukan oleh kokohnya struktur, tetapi juga terkait dengan kultur hukum di dalam masyarakat.

Namun demikian, hingga kini ketiga unsur sebagaimana dikatakan oleh Friedman belum dapat terlaksana dengan baik, khususnya dalam struktur hukum dan budaya hukum. Sebagai contoh, dalam struktur hukum, Anggota polisi yang diharapkan menjadi penangkap narkoba, polisi sendiri ikut terlibat dalam jaringan narkoba. Demikian halnya para jaksa, sampai saat ini masih sangat sulit mencari jaksa yang benar-benar jujur dalam menyelesaikan perkara. Senada dengan M. Friedman, Sajipto Rahardjo menyebutkan bahwa berbicara soal hukum padasarnya tidak dapat dipisahkan dari asas-

asas paradigma hukum yang terdiri atas fundamental hukum dan sistem hukum.

Tingkat efektivitas hukum juga ditentukan oleh seberapa tinggi tingkat kepatuhan warga masyarakat terhadap aturan hukum yang telah dibuat. Namun demikian meskipun sebuah aturan yang ditaati dapat dikatakan efektif, derajat keefektivannya masih bergantung pada kepentingan mentaatinya. Jika ketaatan masyarakat terhadap suatu aturan hukum karena kepentingan yang bersifat *compliance* (takut sanksi), maka derajat ketaatannya dinilai sangat rendah. Berbeda ketika ketaatannya berdasarkan kepentingan yang bersifat *internalization*, yakni ketaatan karena aturan hukum tersebut benar-benar cocok dengan nilai intrinsik yang dianutnya, maka derajat ketaatan seperti inilah yang

merupakan derajat ketaatan tertinggi..

Teori tanggung jawab

Tanggung jawab secara etimologi adalah kewajiban terhadap segala sesuatunya atau fungsi menerima pembebanan sebagai akibat tindakan sendiri atau pihak lain. Sedangkan pengertian tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (jika terjadi sesuatu dapat dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya).¹⁵⁷

Adapun teori yang digunakan dalam melakukan penelitian ini menggunakan Teori Tanggung Jawab. Menurut Hans Kelsen dalam teorinya

tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggung jawab terdiri dari:¹⁵⁸

- a. Pertanggung jawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri;
- b. Pertanggung jawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.

¹⁵⁷Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2002, hlm. 113

¹⁵⁸Hans Kelsen sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni*, Nuansa & Nusamedia, Bandung, 2006, hlm. 140

Dilanjutkan oleh teori Tanggung Jawab Pemerintahan adalah kewajiban penataan hukum (*compulsory compliance*) dari Negara atau Pemerintah atau Pejabat Pemerintah atau Pejabat lain yang menjalankan fungsi Pemerintahan sebagai akibat adanya suatu keberatan, gugatan, *judicial review*, yang diajukan oleh seseorang, masyarakat, badan hukum perdata baik melalui penyelesaian Pengadilan atau di luar Pengadilan untuk pemenuhan berupa:¹⁵⁹

- a. Pembayaran sejumlah uang (subsidi, ganti rugi, tunjangan, dsb)
- b. Menerbitkan atau membatalkan/mencabut suatu keputusan atau peraturan

¹⁵⁹ Asep Warlan Yusuf dalam <http://lbh.unpar.ac.id/radio-chevy-103-5fm/tanggung-jawab-Negara-Pemerintahan-dalam-pelayanan-publik/>, diakses tanggal 2 Mei 2013. Pukul 23.36

- c. Tindakan-tindakan lain yang merupakan pemenuhan kewajibannya, misalnya untuk melakukan pengawasan yang lebih efektif dan efisien, mencegah adanya bahaya bagi manusia maupun lingkungan, melindungi harta benda warga, mengelola dan memelihara sarana dan prasarana umum, mengenakan sanksi terhadap suatu pelanggaran dan sebagainya.

Teori ini memberikan pemahaman secara singkat dan jelas sehingga memberikan kemudahan bagi penulis untuk dimengerti, sebagaimana teori ini sebagai pisau analisis yang digunakan oleh penulis dan digunakan

sebagai bahan pendukung terhadap penulisan tesis.

1. Teori Penegakan Hukum

Proses penegakan hukum, dalam pandangan Soerjono Soekanto,¹⁶⁰ dipengaruhi oleh lima faktor yaitu:

1. Hukumnya sendiri, yang dalam hal ini hanya terbatas pada Undang-Undang. Faktor hukumnya sendiri yang harus menjadi persyaratan utama adalah mempunyai cukup kejelasan makna dan arti ketentuan, tidak adanya kekosongan karena belum ada peraturan pelaksanaannya, peraturan tersebut sinkron secara vertikal dan horizontal sehingga mengurangi

luasnya interpretasi petugas hukum.

2. Penegak hukum secara sosiologis, antara hukum dan pelaksana hukum merupakan dua hal yang berbeda hukum termasuk perundang-undangan dan berbagai azas hukum yang mendasarinya merupakan suatu yang abstrak, sebaliknya peningkatan hukum termasuk bekerjanya Pengadilan merupakan suatu yang konkret.
3. Sarana dan fasilitas, dalam penegakan hukum lalu lintas khususnya sarana dan fasilitas jalan di jalan raya harus baik dan memenuhi syarat yang layak, kemudian rambu-rambu lalu lintas di jalan harus lengkap.
4. Masyarakat adalah suatu organisasi manusia yang

¹⁶⁰Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, BPHN & Binacipta, Jakarta, 1983, hlm. 15

saling berhubungan satu sama lain, sedangkan kebudayaan adalah suatu sistem normal dan nilai yang teorganisasi menjadi pegangan bagi masyarakat tersebut.

5. Kebudayaan yakni hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Faktor masyarakat dan kebudayaan ini memegang peranan sangat penting, hal ini berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat. Kesadaran hukum merupakan suatu proses yang mencakup unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum.

Teori Soerjono Soekanto ini dipakai oleh penulis, dikarenakan oleh teori ini selain mudah dipahami, terdapat unsur-unsur yang menurut penulis sangat mempengaruhi penegakan hukum terhadap efektivitas hukum, yaitu bagi penulis masyarakat dan kebudayaan yang tidak dapat dipisahkan dan memiliki keterkaitan satu sama lain. Teori dari Soerjono Soekanto memperkuat penelitian tesis yang ditulis oleh penulis serta teori ini dapat kita lihat di kehidupan sehari-hari.

Secara garis besarnya masyarakat tidak mengetahui bahwa dalam Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas ini ada perlindungan korban terhadap kecelakaan yang diakibatkan jalan rusak dan tidak diberikan rambu-rambu atau tanda ada perbaikan jalan.

Mengenai faktor lingkungan fisik yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

a. Jalan berlubang

Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor yang disebabkan jalan berlubang kebanyakan dikarenakan pengendara berusaha menghindari lubang secara tiba-tiba dalam kecepatan tinggi. Contoh lain adalah ketika roda ban sepeda motor melewati lubang yang berdiameter dan kedalaman yang cukup besar sehingga mengganggu pengendara menjaga

keseimbangan dan kemampuan mengontrol sepeda motornya.

b. Jalan rusak

Jalan rusak adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan yang rusak dapat mengurangi kontrol dalam berkendara dan mengganggu keseimbangan pengendara sepeda motor, untuk itu pengendara sebaiknya mengurangi kecepatannya ketika melewati jalan dengan kondisi rusak.

c. Jalan licin atau basah

Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan oleh cuaca (hujan/tidak) maupun material

lain yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan.

Penegakan hukum pada hakikatnya mengandung supremasi nilai substansial, yaitu keadilan. Nilai keadilan yang didambakan ialah nilai yang sesuai dengan Pancasila sebagai falsafah bangsa Indonesia merupakan nilai yang dapat memelihara dan mempertahankan keseimbangan, keserasian dan keselarasan antara kepentingan individu di satu pihak, dan kepentingan masyarakat lain di lain pihak. Nilai keadilan inilah yang merupakan nilai yang terpenting dari setiap peraturan perundang-perundangan, dengan kata lain, kaidah-kaidah hukum itu tidak hanya merupakan kaidah yang sah (yang mempunyai *validity* saja), akan tetapi juga merupakan

kaidah yang adil (*harus mempunyai value*).

D. Penutup

1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pengamatan implementasi Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kecelakaan di jalan raya belum efektif. Dikatakan belum efektif Pasal 273 ini banyak terjadi kecelakaan akibat jalan rusak atau jalan berlubang tetapi Undang-Undang lalu lintas belum dijalankan, padahal sudah jelas diatur dalam Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebagaimana Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas akan dikenakan sanksi yang tegas dan penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau

rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki akan dikenakan sanksi. Dilihat dari fakta lapangan banyak jalan yang rusak dan tidak segera diperbaiki, bahkan walaupun diperbaiki dibiarkan berlama-lama dan tidak memberikan rambu-rambu peringatan. Hal ini mengakibatkan terjadi kecelakaan lalu lintas dan tidak adanya pertanggung jawaban. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tidak mampu mempolakan disiplin masyarakat dalam berlalu lintas di jalan, sebab banyak mengandung konsep yang tidak jelas (tidak logis), tidak mendapat dukungan masyarakat luas (sosiologis), tidak memenuhi syarat berlakunya secara filosofis, walaupun secara yuridis memenuhi syarat.

2. Saran

Adapun saran dari penulis adalah:

1. Untuk pemerintah dan aparat penegak hukum diharapkan

memaksimalkan penegakan hukum, memberikan tindakan yang jelas dan berpihak pada masyarakat

2. Diharapkan masyarakat berpartisipasi dalam mewujudkan penerapan Pasal 273 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

E. DAFTAR PUSTAKA

1. BUKU

- Alamsyah, Alik Ansyori. 2003. *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang : UMM Press.
- Barda Nawawi Arief. 2008. *Masalah Penegakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta:Kencana Prenada Media Group.
- Black, J.A. 1981. *Urban Transport Planning: Theory and Practice*. London : Cromm Helm
- Cecil RE, 2011, *Penegak Hukum Lalu Lintas*. Bandung : Nuansa Cendikia.
- Hans Kelsen sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, 2006, *Teori*

Hukum Murni, Nuansa & Nusamedia: Bandung.

Lawrence M Friedman. 2001. *American Law An Introduction*. Jakarta: PT Tatanusa.

Lili Rasjidi, 1992, *Dasar-dasar Filsafat Hukum*, Bandung: Alumni.

Lili Rasjidi, 1991, *Filsafat Hukum Apakah Hukum Itu?*, Bandung: Remaja Rosdakarya.

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993
Tentang Prasarana dan Lalu Lintas

KAMUS

Departemen Pendidikan Nasional, 2002, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Poerwadarminta, 1976, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.

INTERNET

Teori Hans Kelsen dalam <http://tyokronisilicus.wordpress.com/2011/11/04/teori-hans-kelsen-mengenai-pertanggungjawaban-hukum/>, diakses tanggal 2 Mei 2013. Pukul 23.0