

EFEKTIVITAS USIA 17 TAHUN PADA SIM C GUNA MENGURANGI KECELAKAAN LALU LINTAS SURAKARTA

**Uce Ade Wibowo
Sutapa Mulja Widada**

Abstract

The objective of research was to describe for find out about effectiveness of Article 81 Verse (2) Letter a of Act Number 22 of 2009 concern age requisite to get SIM C. Then, which factors can influence effectiveness of Article 81 Verse (2) Letter a of Act Number 22 of 2009. And, which effort can do for decrease traffic accident at teenager. This study belonged to an emperical law reserch that was descriptive in nature. Primary data was from observation and interview result. Secondary data was from library study on law, archive, and other document relevant to the research studied. Techniques of collecting data used were document, observation, and interview. Based on result of research that Article 81 condition 17th old, to age 20th old, then establish which independent institute for handle safety riding and traffic accident problem at teenager. Verse (2) Letter a of Act Number 22 of 2009, not effective for decrease traffic accident in Surakarta. Factor causing are legislation; upholder of the law; Facilitiy of uphold law; society; and culture. Effort for decrease traffic accident are increase from age

Keywords: Effectiveness, Traffic, Driving License Category C (SIM C)

A. Latar Belakang

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat pengaturan mengenai syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) golongan A, B I, B II, C, D. Khususnya mengenai syarat usia 17 tahun bagi SIM golongan A, C dan D. Pengendara sepeda motor diwajibkan memiliki Surat Izin Mengemudi golongan C (SIM C), yang tercantum pada Pasal 81 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009. Persyaratan yang berlaku berupa, kewajiban berusia 17 tahun dan memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP). Jika mereka lulus berbagai serangkaian uji kompetensi yang

diberikan oleh Kepolisian Satuan Lalu Lintas, maka si pemohon berhak mendapatkan SIM C.

Regulasi tersebut dibuat dengan memenuhi unsur kompromistis dari berbagai kepentingan masyarakat dan berbagai aspek lainnya. Harapannya adalah, bagi mereka yang telah memiliki SIM dapat mematuhi peraturan rambu lalu lintas serta bertujuan utama dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas. Syarat usia 17 tahun pada SIM C, bahkan dapat memicu meningkatnya kecelakaan lalu lintas pada kalangan remaja.

Perilaku seorang remaja usia 17-21 tahun sangat mudah terpengaruh oleh suatu keadaan, apabila keadaan lingkungan sekitar mengarahkan kepada hal yang dinilai negatif, kemungkinan besar akan mempengaruhi perkembangan perilaku remaja menuju arah yang negatif. Sebaliknya bila keadaan lingkungan sekitar mengarahkan kepada perilaku yang lebih bersifat positif, semakin lama remaja tersebut akan lebih condong berperilaku positif pula. Perkembangan perilaku seseorang dapat diperoleh lewat suatu tahap proses pertumbuhan kehidupan, kedewasaan, hidup bermasyarakat, pengalaman hidup, dan pembelajaran¹.

Remaja memiliki kecenderungan berperilaku egois dan sering mengabaikan keselamatan orang lain terutama dalam berkendara. Harapannya pemerintah segera merespon permasalahan tersebut, dengan melakukan upaya pencegahan serta penaggulungannya. Hal tersebut dapat mengakibatkan meningkatnya angka kematian. Pihak *World Health Organization* dan *World*

¹ Heinrich, H.C.. 1990. "Behavioural Changes in the Context of Traffic Safety". *IATSS Research*, Vol.14, No.1

Bank memprediksi bahwa penyebab kematian nomor 1 manusia pada tahun 2014 – 2015 bukan lagi penyakit, namun kecelakaan di jalan raya/kecelakaan kendaraan bermotor dan itu akan terjadi di negara berkembang².

Usia 17-21 dapat dianggap sangat labil secara emosional maupun psikologi, hal tersebut dapat dilihat pada jumlah kecelakaan ditinjau dari segi usia, sebagai berikut:

Kecelakaan Lalu Lintas Ditinjau dari Segi Usia Tahun 2011 Kota Surakarta

² World Health Organization. “Motor Bukan untuk Anak”. <http://www.Motorplus-online.com>, diakses tanggal 22 Januari 2011, pukul 10.14 WIB.

NO	KESATUAN	USIA PELAKU						TOTAL	KET.
		5 s/d 15 th	16 s/d 25 th	26 s/d 35 th	36 s/d 45 th	46 s/d 55 th	56 - keatas		
1	JANUARI	5	25	19	20	15	5	89	
2	FEBRUARI	5	32	18	18	17	9	99	
3	MARET	7	28	27	24	13	8	107	
4	APRIL	6	33	25	13	12	7	96	
5	MEI	5	32	25	8	16	7	93	
6	JUNI	1	23	18	12	15	7	76	
7	JULI	3	56	20	10	14	8	111	
8	AGUSTUS	6	34	25	20	12	11	108	
9	SEPTEMBER	4	37	17	28	13	8	107	
10	OKTOBER	5	36	16	28	9	17	111	
11	NOVEMBER	8	44	29	17	8	12	118	
12	DESEMBER	11	37	24	20	19	5	116	
JUMLAH		66	417	263	218	163	104	1231	

Sumber : Unit Kecelakaan Lalu Lintas Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta

Tabel 1: Lakalantas Ditinjau dari Segi Usia Periode Tahun 2011

Jumlah kecelakaan ditinjau dari segi usia 16 tahun s/d 25 tahun, pada periode Tahun 2011 mencapai 417 dari 1.232 kasus. Dilihat dari beberapa segi

usia yang telah dikategorikan oleh Unit Kecelakaan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta, pada usia 16-25 tahun itulah yang paling tinggi diantara yang lain. Sedangkan usia 5 tahun s/d 15 tahun juga terlibat dalam kecelakaan, walaupun hanya mencapai 66 dari 1.232 kasus.

Teknologi, selain membawa manfaat, juga mengundang korban secara dramatis. Jumlah korban di jalan raya menggugah kita untuk berfikir, bahwa mau tidak mau kita membenamkan diri dalam rangkaian bahaya yang kita geluti setiap saat. Salah satu yang perlu dicatat adalah kesimpulan yang ditonjolkan bahwa 90% dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh faktor pengemudinya atau manusia³. Secanggih apapun perangkat teknologi pada sepeda motor yang dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas yang terpenting adalah mengubah tingkah laku dan perbuatan-perbuatan mengemudi yang sembarangan, tidak bertanggungjawab terhadap keselamatan dan kepentingan bersama.

Peran orang tua sebagai figur bagi perilaku anak sangat krusial, karena orang tua sebagai pihak yang mengetahui kondisi anak secara detail. Pemberian pengawasan dan pendidikan sejak dini. Aspek keluarga dapat menguatkan suatu efektivitas hukum⁴. Jadi, hukum dapat berfungsi secara sempurna sebagai alat pengendali sosial, pemeliharaan sosial, rekayasa sosial dan penyelesaian pertentangan (mikro) atau konflik (makro)⁵. Dapat melalui

³ Redaksi Trans7. 2010, Maret 2010. *Human Error* di Balik Kecelakaan Lalu Lintas. (Jakarta : Trans 7, 2010)

⁴ Soerjono Soekanto. Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi. (Bandung : CV. Remadja Karya, 1988), hlm 60

⁵ Lawrence Friedman. Hukum Amerika: Suatu Pengantar (Jakarta : PT. Tatanusa, 2001), hlm 11-18

penerapan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau peraturan lalu lintas, dengan cara orang tua dan keluarga memberikan contoh berkendara secara bertanggung jawab, *awareness*, dan peduli terhadap keselamatan orang lain. Penjelasan latar belakang tersebut, maka relevan untuk dilakukan kajian tentang, efektivitas usia 17 tahun pada SIM C guna mengurangi kecelakaan lalu lintas Surakarta.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian empiris yang bersifat deskriptif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan dengan mengacu pada efektivitas Pasal 81 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009. Dengan mengacu pada data-data kecelakaan yang melibatkan usia muda 17-25 tahun, periode 2009; 2010; 2011. Penelitian terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer dikumpulkan dari Kantor Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta dan para remaja usia 17 tahun – 25 tahun. Sedangkan, data sekunder terdiri dari studi kepustakaan undang-undang, dokumen terkait penelitian yang diteliti, antara lain karangan Soerjono Soekanto berjudul Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi. Teknik pengumpulan data dengan cara studi dokumen, observasi, dan wawancara.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

- 1. Efektivitas Pasal 81 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009 dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja Surakarta**
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas Kota Surakarta yang Ditinjau dari Usia Pengendara Tahun 2011**

Sumber: Unit Kecelakaan Lalu Lintas Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta

Tabel 2: Lakalantas Ditinjau dari Segi Usia Periode Tahun 2011

Tabel 2, menggambarkan bahwa kasus kecelakaan lalu lintas kategori usia 16 tahun s/d 25 tahun, pada tahun 2010 tercatat 471 kasus sedangkan pada tahun 2011 yang terdapat dalam tabel nomor 3 tercatat 417 kasus dari 1.231 kasus secara keseluruhan.

b. Kecelakaan Lalu Lintas Kota Surakarta yang Ditinjau dari

NO	KESATUAN	USIA PELAKU						TOTAL	KET
		5 s/d 15 th	16 s/d 25 th	26 s/d 35 th	36 s/d 45 th	46 s/d 55 th	56 - keatas		
1	JANUARI	5	25	19	20	15	5	89	
2	FEBRUARI	5	32	18	18	17	9	99	
3	MARET	7	28	27	24	13	8	107	
4	APRIL	6	33	25	13	12	7	96	
5	MEI	5	32	25	8	16	7	93	
6	JUNI	1	23	18	12	15	7	76	
7	JULI	3	56	20	10	14	8	111	
8	AGUSTUS	6	34	25	20	12	11	108	
9	SEPTEMBER	4	37	17	28	13	8	107	
10	OKTOBER	5	36	16	28	9	17	111	
11	NOVEMBER	8	44	29	17	8	12	118	
12	DESEMBER	11	37	24	20	19	5	116	
JUMLAH		66	417	263	218	163	104	1231	

Kepemilikan Surat Izin Mengemudi Tahun 2011

N O.	KESATUAN	SIM YANG DIMILIKI							TOTAL	TANPA SIM	KET
		A	A UMUM	BI	BI UMUM	BII	BII UMUM	C			
1	JANUARI	8	-	4	2	3	-	29	46	43	89
2	FEBRUARI	3	-	5	1	1	2	27	39	60	99
3	MARET	8	-	2	1	1	3	36	51	56	107
4	APRIL	3	-	4	-	1	2	27	37	59	96
5	MEI	2	-	4	-	1	2	30	39	53	92
6	JUNI	3	-	1	1	1	3	30	39	37	76
7	JULI	7	-	1	4	2	2	42	58	53	111
8	AGUSTUS	3	-	1	1	2	6	45	58	50	108
9	SEPTEMBER	6	-	3	-	1	-	37	47	61	108
10	OKTOBER	3	-	3	2	3	-	44	55	56	111
11	NOVEMBER	7	-	3	-	1	1	42	54	64	118
12	DESEMBER	3	-	4	1	1	2	40	51	65	116
JUMLAH		56	-	35	13	18	23	429	574	657	1231

Sumber: Unit Kecelakaan Lalu Lintas Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta

Tabel 3: Lakalantas Ditinjau dari Kepemilikan SIM Tahun 2011

Tabel 3, menggambarkan bahwa kategori SIM C masih mendominasi dalam kasus kecelakaan pada tahun 2011, dengan angka kasus kecelakaan yang mencapai 429 kasus dari 574 kasus. Kategori pengendara yang tidak memiliki SIM mencapai 657

kasus, angka tersebut menurun dibandingkan pada tahun 2010 yang mencapai 776 kasus.

c. Kecelakaan Lalu Lintas Kota Surakarta yang Ditinjau dari Jenis Kendaraan Bermotor Periode 2011

NO.	KESATUAN	KECELAKAAN YANG TERJADI	JENIS KENDARAAN BERMOTOR YANG TERLIBAT						SPD MTR	LAIN-LAIN
			MOBIL PENUMPANG		MOBIL BEBAN		MOBIL BUS			
			U	T U	U	T U	U	T U		
1	JANUARI	43	3	9	3	-	2	-	66	7
2	PEBRUARI	50	-	10	3	-	4	-	72	10
3	MARET	52	1	16	1	-	4	-	74	11
4	APRIL	48	-	11	1	-	2	-	68	14
5	MEI	44	3	7	1	-	2	-	73	7
6	JUNI	36	-	7	4	-	1	-	57	7
7	JULI	56	-	7	5	-	6	-	82	12
8	AGUSTUS	54	-	4	7	-	3	-	86	8
9	SEPTEMBER	54	1	12	3	-	-	-	78	13
10	OKTOBER	55	-	8	4	-	2	-	93	6
11	NOVEMBER	59	-	9	5	-	1	-	91	12
12	DESEMBER	59	1	4	5	-	4	-	89	13

Sumber: Unit Kecelakaan Lalu Lintas Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta

Tabel 4: Lakalantas Ditinjau dari Jenis Kendaraan Bermotor Tahun 2011

Tabel 4, menggambarkan bahwa sepanjang tahun 2011, kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Surakarta, mencapai 610 kasus dan melibatkan 929 unit sepeda motor.

Dengan demikian Pasal 81 ayat (2) huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009, mengenai persyaratan usia minimal 17 tahun bagi pemohon SIM C, guna mengurangi kecelakaan lalu lintas tidak berlaku efektif. Bahkan pasal tersebut dapat meningkatkan kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja. Pihak Kepolisian berpendapat bahwa usia 17 tahun telah dianggap dewasa serta dapat membedakan mana yang benar dan yang salah⁶. Pernyataan tersebut dipatahkan dengan adanya bukti pada periode 2009 s/d 2011 bahwa remaja usia 17 s/d 25 tahun mendominasi dalam kecelakaan lalu lintas dibandingkan usia yang lebih tua.

2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Pasal 81 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009 dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja di Surakarta

a. Faktor Peraturan Perundang-Undangan

Faktor ini sangat berpengaruh terhadap efektivitas penegakkan hukum, pada dasarnya peraturan perundang-undangan di Indonesia. Khususnya UU No. 22 Tahun 2009, memiliki permasalahan yang sama yaitu komunikasi hukum.

⁶ Wawancara dengan Syamsi Dukha, Unit Pendidikan dan Rekayasa, Satuan Lalu Lintas Resor Kota Surakarta (16 April 2012).

Komunikasi hukum merupakan bentuk sosialisasi yang dapat dilakukan oleh pemerintah melalui instansi terkait dan kemudian disosialisasikan kepada masyarakat. Guna meningkatkan pengetahuan hukum masyarakat dan menumbuhkan sikap taat kepada hukum⁷.

b. Faktor Penegak Hukum

Permasalahan etika seorang Polisi Lalu Lintas yang dapat mempengaruhi efektivitas suatu hukum. Selain permasalahan etika Polisi Lalu Lintas di lapangan, terdapat permasalahan kualitas tindak Polisi Lalu Lintas dan hubungan antara Polisi Lalu Lintas dengan masyarakat.

Polisi Lalu Lintas tidak hanya berperan sebagai pihak yang bertugas menjaga ketertiban lalu lintas di jalan raya, akan tetapi juga ketentraman pada diri pengguna jalan raya tersebut. Peranan tersebut tidaklah semata-mata dilakukan dengan jalan penindakan belaka, akan tetapi juga dengan cara mendidik warga masyarakat pemakai jalan raya⁸. Serta diperlukannya tindakan tegas, guna memberantas oknum-oknum Polisi Lalu Lintas, yang memanfaatkan tugas jabatan demi mencari keuntungan pribadi dalam penegakan supremasi hukum.

c. Faktor Fasilitas Penegakkan Hukum

Fasilitas sangat diperlukan untuk mendukung penegakkan peraturan terlebih mengenai peraturan lalu lintas. Kepolisian akan sangat terbantu dengan adanya fasilitas tersebut, selain memudahkan

⁷ Soerjono Soekanto. Pengantar Penelitian Hukum, (Jakarta : Universitas Indonesia Press, 2008), hlm 18-19.

⁸ Ibid, hlm 58.

melakukan pengaturan arus lalu lintas. Dan juga sangat membantu masyarakat untuk mengetahui kondisi jalan.

Permasalahan mengenai fasilitas penegakkan dimulai, ketika beberapa penempatan rambu lalu lintas yang tidak tepat, dan menunjukkan adanya inkonsistensi terhadap penegakkan hukum. Dapat dilihat seperti penetapan ruas jalan tertentu berupa (Kawasan Tertib Lalu Lintas), Penetapan Ops. Zebra Candi 28 November 2012 s/d 11 Desember 2012, dan yang terakhir adanya wacana mengenai Tilang elektronik dari hari Senin-Jum'at, jam 07.00-21.00 WIB. Sedangkan hari sabtu-minggu serta hari libur besar, tilang elektronik tidak dilaksanakan. Jadi, fasilitas penegakkan yang tidak konsisten akan membentuk opini masyarakat untuk melanggar peraturan lalu lintas diluar ketentuan tersebut.

d. Faktor Masyarakat

Masyarakat sering melakukan bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas. Penyebabnya ialah aparaturnya penegak hukum yang terkadang tidak dapat memberikan contoh perilaku yang baik, dan permasalahan ekonomi.

Motif ekonomi sering dijadikan alasan oleh masyarakat melakukan pelanggaran lalu lintas. Misal: masyarakat sering beranggapan bahwa perlengkapan keselamatan berkendara merupakan kebutuhan sekunder atau tersier, sehingga masyarakat menganggap tidak penting. Dibandingkan dengan kebutuhan hidup lainnya. Namun,

perlengkapan keselamatan berkendara menjadi kebutuhan primer ketika masyarakat menggunakan sepeda motor.

Perlengkapan keselamatan berkendara selain menjaga pengendara untuk tetap selamat selama berkendara. Namun, juga untuk mengurangi fatalitas atau luka-luka parah, bahkan dapat pula mengurangi presentase kematian.

e. Faktor Kebudayaan

Kehidupan bermasyarakat tidak pernah lepas dari suatu kebudayaan. Kebudayaan dapat bersifat baik maupun buruk, hal itu mengacu pada kebiasaan sehari-hari masyarakat. Kebudayaan terbentuk dari kebiasaan yang dilakukan oleh manusia secara terus menerus dan berulang kali secara rutin. Sehingga membuat hal tersebut menjadi terbiasa, dan akhirnya menjadi suatu kebudayaan⁹.

Dari perbuatan satu orang akan berimbas kepada orang lain. Perbuatan tersebut akan dicoba untuk selalu ditiru oleh orang lain. Namun, secara sadar atau tidak sadar bahwa perbuatan tersebut berulang kali sehingga membentuk suatu kebiasaan secara komunal yang membudaya.

3. Upaya yang Dilakukan untuk Mengurangi Angka Kecelakaan Lalu

Lintas pada Remaja di Surakarta

a. Menaikkan Syarat Usia 17 Tahun menjadi 20 Tahun

⁹ Hari Purwadi. Perkuliahan Mata Kuliah Antropologi Budaya Semester I, Jum'at 19 September 2008. Jam 16.45 WIB

Syarat usia 17 tahun menjadi titik permasalahan tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara remaja. Apabila dilihat kembali usia 17 tahun (tabel 4). Secara fisik maupun psikis, usia 17 tahun belum memiliki kemampuan untuk mengendalikan sepeda motor secara bertanggung jawab.

Tidak terdapat penjelasan secara detail maksud serta tujuan usia 17 tahun, sebagai syarat usia mengajukan permohonan SIM A; C dan D. Pihak Kepolisian Lalu Lintas Kota Surakarta menjelaskan bahwa usia 17 tahun dianggap telah dewasa dan mampu membedakan yang benar maupun salah dan diharapkan dapat mematuhi peraturan lalu lintas¹⁰. Namun fakta dilapangan menggambarkan sebaliknya, bahwa para remaja menyumbang angka tertinggi dalam berbagai kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan usia yang di atasnya.

b. Melakukan Pembentukan Lembaga Independen Keselamatan Berkendara

Tujuan dibentuknya suatu lembaga independen yaitu guna memperketat syarat untuk mengajukan permohonan SIM C. Fungsi lembaga independen yaitu memberikan pendidikan keselamatan berkendara yang tidak sekedar membahas peraturan lalu lintas. Namun, juga membahas mengenai teknik, taktik, sikap, dan tanggung jawab dalam berkendara, baik secara teori maupun praktik. Lembaga tersebut juga wajib menguji para siswanya baik secara teori maupun

¹⁰ Wawancara dengan Syamsi Dukha, Unit Pendidikan dan Rekayasa, Satuan Lalu Lintas Resor Kota Surakarta (16 April 2012).

praktik sebelum dinyatakan lulus. Hasil dari serangkaian ujian yang dilakukan tersebut, dapat dijadikan rekomendasi, serta juga wajib dijadikan persyaratan dalam mengajukan pembuatan SIM C.

Jadi, kegiatan yang perlu ditekankan tidak hanya pada ujian teori maupun praktik. Melainkan juga pada proses penyampaian pendidikan keselamatan berkendara berupa teori dan praktik.

c. Mencantumkan dan Membahas Secara Terperinci mengenai Teknik Berkendara melalui Revisi UU No. 22 Tahun 2009

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak terdapat pencantuman atau pembahasan mengenai teknik berkendara. Teknik berkendara sangat diperlukan, misal: cara duduk diatas sepeda motor, teknik pengereman, permasalahan ergonomi pada beberapa tipe sepeda motor, teknik deselerasi, dan lain sebagainya.

Dicantumkannya mengenai teknik berkendara tidak hanya untuk kepentingan masyarakat semata. Polisi Lalu Lintas selain sebagai penegak hukum, juga wajib mengerti dan dapat memberikan contoh teknik berkendara yang baik dan benar, di berbagai situasi dan kondisi. Pembahasan teknik-teknik berkendara bertujuan sebagai upaya percepatan kemampuan berkendara masyarakat.

d. Mencantumkan dan Membahas Secara Terperinci Mengenai Taktik Berkendara melalui Revisi UU No. 22 Tahun 2009

Berkendara tidak sekedar buka gas dan menginjak rem. Ada banyak hal yang perlu diperhatikan dalam berkendara. Terkadang

pengendara dihadapkan dengan kondisi jalan yang rusak ringan hingga rusak berat. Situasi jalanan Indonesia juga terkadang tidak manusiawi, ketika pada jam-jam sibuk, jalanan menjadi padat, agresif dan rawan kecelakaan lalu lintas. Perubahan cuaca secara ekstrim juga memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Tujuannya tidak lain agar masyarakat dapat melakukan pencegahan kecelakaan lalu lintas selama berkendara. Serta berguna untuk mengatasi berbagai situasi dan kondisi jalanan yang tidak menentu.

e. Mencantumkan Mengenai Pendidikan Keselamatan Berkendara Secara Jelas melalui Revisi UU No. 22 Tahun 2009

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, telah mencantumkan mengenai pendidikan keselamatan berkendara. Namun, fakta di lapangan hanya sebatas sosialisasi yang bersifat sementara dan waktu yang tidak menentu.

Seharusnya terdapat pembahasan mengenai pendidikan keselamatan berjenjang mulai dari Taman Kanak-kanak, Sekolah Dasar, Sekolah Menengah Pertama, Sekolah Menengah Atas, hingga Tingkat Universitas. Serta pemberian Materi-materi keselamatan berkendara yang diberikan pada setiap jenjang pendidikan.

f. Pemberlakuan Ujian Kemampuan Berkendara dan Ujian Psikologi Setiap 1 Tahun Bagi Pemilik Surat Izin Mengemudi

Ujian psikologi, teori dan praktek berkendara tidak hanya ketika pemohon mengajukan pertama kali membuat Surat Izin Mengemudi. Seharusnya selama jangka waktu 5 tahun masa aktif SIM tersebut, pada setiap 1 tahun dilakukan pengujian untuk mengetahui kemampuan berkendara si pemilik SIM tersebut. Apabila si Pemilik SIM tidak dapat lulus dari pengujian tersebut maka SIM yang dia miliki dapat ditangguhkan untuk sementara waktu hingga si pemilik SIM dapat lulus pada ujian tersebut.

Tindakan tersebut merupakan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas. Dengan cara melakukan pengetatan melalui proses pembuatan Surat Izin Mengemudi. Hasilnya dapat dilihat dari segi pemahaman tentang aturan lalu lintas, cara berkendara serta, sekaligus mengetahui perilaku pengendara tersebut.

g. Pemberlakuan *Reward and Punishment*

Awalnya terdapat perbedaan dalam penerapan sanksi. Penerapan sanksi positif yang merupakan imbalan atau *Reward* (Perpres No. 19 Tahun 1960 yang penjelasannya tercantum dalam Tambahan Lembaran Negara No. 2033 tentang pemberian imbalan kepada orang-orang yang telah berjasa dalam pengusutan perkara-perkara pidana tertentu), dengan sanksi negatif yang berupa hukuman atau *Punishment*. Dalam UU No. 22 Tahun 2009, negara lebih banyak dipergunakan penerapan sanksi negatif dibanding sanksi positif. Alasannya bahwa sanksi negatif lebih efektif dalam membuat jera

pelaku, namun terdapat anggapan bahwa sanksi positif dapat meningkatkan ketaatan guna mengurangi bentuk pelanggaran hukum¹¹.

Selama ini yang mendapatkan hukuman hanyalah pengendara yang melakukan pelanggaran, dan tidak semua pelanggaran dijatuhi sanksi dan membuat mereka jera, dikarenakan kualitas dan kuantitas Polisi Lalu Lintas dilapangan yang tidak memadai. Sedangkan, pengendara yang tertib, tidak pernah mendapatkan imbalan atau kenikmatan. Bahkan tidak jarang pengendara yang tertib mengalami kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh pengendara lain yang tidak tertib.

Punishment dapat berupa pencabutan kepemilikan SIM bila melakukan pelanggaran sebanyak 3 kali dalam jangka waktu 1 tahun, denda administrasi dengan nominal diatas Rp 5.000.000,-. Bagi pengendara yang tertib berlalu lintas selama 5 tahun dapat diberikan *reward* berupa pembebasan biaya administrasi perpanjangan SIM. Tindakan-tindakan semacam ini perlu dilakukan untuk menekan pelanggaran lalu lintas yang sering berujung pada kecelakaan lalu lintas.

Upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi melalui program pendidikan keselamatan berkendara yang memiliki bobot yang sama dengan mata pelajaran wajib lainnya. Tindakan lain dapat berupa pencegahan dengan cara menaikkan syarat usia dari 17 tahun menjadi 20

¹¹ Soerjono Soekanto. Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi. (Bandung : CV. Remadja Karya, 1988), hlm 89

tahun; kemudian dapat dilakukan dengan memperketat proses pembuatan SIM serta perpanjangan SIM; Serta diakhiri dengan sanksi tegas terhadap semua pihak. Perlu adanya upaya-upaya tersebut disebabkan kecelakaan lalu lintas tidak hanya menyebabkan kerugian materiil. Namun, juga mengakibatkan luka-luka ringan, luka-luka berat, cacat permanen, bahkan hingga kehilangan nyawa.

D. Kesimpulan

1. Bahwa usia 17 tahun sebagai syarat usia dalam Surat Izin Mengemudi golongan C, tidak efektif dan bahkan meningkatkan kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja Kota Surakarta. Didukung dengan adanya fakta berupa data kecelakaan lalu lintas berdasarkan golongan usia, periode tahun 2009; 2010; dan 2011.

1) Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas Pasal 81 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009 guna mengurangi kecelakaan lalu lintas pada remaja di Surakarta, meliputi 5 hal yakni (1) Peraturan Perundang-Undangan; (2) Penegak Hukum; (3) Sarana atau Fasilitas Penegakkan Hukum; (4) Masyarakat; dan (5) Kebudayaan.

1) Upaya yang dilakukan untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas dikalangan remaja, sebagai berikut: (1) Menaikkan Syarat Usia 17 Tahun menjadi 20 Tahun; (2) Melakukan Pembentukan Lembaga Independen Keselamatan Berkendara; (3) Mencantumkan dan Membahas Secara Terperinci Mengenai Taktik dan Teknik Berkendara melalui Revisi UU Nomor 22 Tahun 2009; (4) Membahas Mengenai Penjenjangan

Pendidikan Keselamatan Berkendara Secara Jelas melalui Revisi UU Nomor 22 Tahun 2009; (5) Pemberlakuan Ujian Kemampuan Berkendara dan Ujian Psikologi Setiap 1 Tahun Bagi Pemilik Surat Izin Mengemudi melalui Revisi UU Nomor 22 Tahun 2009; dan (6) Pemberlakuan *Punishment and Reward* melalui Revisi UU Nomor 22 Tahun 2009

E. Saran

Berdasarkan simpulan diatas terdapat beberapa saran dari penulis, yaitu berupa:

1. Bagi Pemerintah

Pemerintah segera melakukan revisi terhadap UU No. 22 Tahun 2009. Peraturan tersebut tidak mendukung keselamatan berlalu lintas. Tercermin pada diberlakukannya usia 17 tahun sebagai syarat usia untuk memperoleh SIM A, C, dan D. Sebaiknya syarat usia tersebut dinaikkan menjadi 20 tahun. Serta tidak meratanya pendidikan keselamatan berkendara pada setiap kota.

2. Bagi Polisi Lalu Lintas

Melakukan pengetatan proses pembuatan dan perpanjangan Surat Izin Mengemudi. Melakukan penegakkan hukum dengan konsisten. Menghilangkan sistem titip sidang dan salam *tempel* dengan melakukan sistem pendataan secara komputerisasi secara terpusat.

3. Bagi Remaja

Para remaja sebaiknya mencari informasi mengenai cara berkendara yang baik guna mendukung keselamatan berkendara. Tidak

melakukan modifikasi yang mengabaikan faktor keselamatan, kenyamanan dan keamanan pengendara sendiri maupun pengguna jalan lain. Serta menghindari berkendara dibawah pengaruh apapun baik emosi, napza dan minuman keras.

F. Daftar Pustaka

- Hari Purwadi. Perkuliahan Mata Kuliah Antropologi Budaya Semester I, Jum'at 19 September 2008. Jam 16.45 WIB.
- Heinrich, H.C.. 1990. "Behavioural Changes in the Context of Traffic Safety". *IATSS Research*, Vol.14, No.1.
- Lawrence Friedman. 2001. *Hukum Amerika: Suatu Pengantar*. Jakarta : PT. Tatanusa.
- Redaksi Trans7. 2010, Maret 2010. *Human Error* di Balik Kecelakaan Lalu Lintas.
- Soerjono Soekanto. 1988. *Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi*. Bandung : CV. Remadja Karya.
- _____. 2008. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta : Universitas Indonesia Press.
- Syamsi Dukha. Wawancara Pra Penelitian dan Penelitian. Senin, 16 April 2012. Jam 10.30 WIB.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

World Health Organization. Motor Bukan untuk Anak. <http://www.Motorplus-online.com>, diakses tanggal 22 Januari 2011, pukul 10.14 WIB.