



Efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas

Andi Baso Amrus^{1,2}, Ilham Abbas¹ & Hardianto Djanggih¹

¹Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia.

²Koresponden Penulis, E-mail: andi.basoamrus206@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian menganalisis efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Polres Pelabuhan Makassar dan kendala penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Polres Pelabuhan Makassar. Metode penelitian yang di gunakan adalah yuridis emviris. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Efektivitas Penerapan Terhadap Pelanggaran Pidana Denda Lalu Lintas di kota Makassar adalah dengan melihat dari hasil penelitian dapat menyimpulkan adanya perubahan kasus yang dimana dari tahun 2018 sebanyak 24328 kasus, sedangkan pada tahun 2019 menagalami kenaikan sebanyak 37617 kasus, serta pada tahun 2020 mengalami penurunan pelanggaran lalu lintas sebanyak 15337 kasus.

Kata Kunci: Pidana Denda; Polisi; Lalu lintas

ABSTRACT

The research objective is to analyze the effectiveness of the application of fines against traffic violations in the area of the Makassar Port Police and the obstacles to the application of fines against traffic violations in the Makassar Port Police Area. The research method used is Emviris juridical. The results show that the Effectiveness of the Application of Criminal Offenses against Traffic Fines in the city of Makassar is that by looking at the results of the study it can conclude that there were changes in cases where from 2018 there were 24328 cases, while in 2019 there was an increase of 37617 cases, and in 2020 it experienced an increase. decrease in traffic violations by 15337 cases.

Keywords: Decision; Judge; Election

PENDAHULUAN

Penanganan lalu lintas dan permasalahannya perlu dilakukan suatu penguraian dari setiap komponen yang terlibat di dalamnya baik secara langsung maupun tidak langsung yang akan berpengaruh terhadap situasi lalu lintas jalan raya sehingga dapat ditemukan solusi terbaik dan terintegrasi dalam suatu program kegiatan yang mampu mengakomodir setiap komponen tersebut dengan harapan upaya penanganan dapat berhasil sesuai dengan harapan atau point goal, terpeliharanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas guna mendukung terselenggaranya pembangunan nasional (Tagel 2003)

Hukum lalu lintas mempunyai fungsi ganda yang menciptakan ketertiban dan ketentraman atau kebebasan bagi seluruh lapisan masyarakat. Hukum lalu lintas harus memadukan antara kebebasan pemakai jalan raya dengan ketertiban yang ingin dicapai oleh masyarakat. Keadaan yang sedemikian harus dipadu dengan penegakan hukum oleh aparat penegak hukum agar masyarakat merasa aman, dan penyelesaian perkara lalu lintas akan melahirkan rasa keadilan. (Lestari, 2019).

Perkembangan bentuk-bentuk pelanggaran dalam berlalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan telah menunjukkan suatu pola masyarakat yang telah mengalami modernisasi. Suatu pelanggaran terkait dengan pelanggaran lalu lintas jalan sendiri merupakan suatu jenis pelanggaran yang masuk tindak pidana pelanggaran tertentu. (Halimatusyadiah, 2019). Dalam aturan hukum Indonesia setiap tindak pidana baik yang menyangkut tindak pidana kejahatan maupun pelanggaran tetap harus diproses dengan aturan hukum yang ada. Namun seringkali dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Banyak kasus pelanggaran lalu lintas yang diselesaikan di tempat oleh oknum aparat penegak hukum (Daud & Supoyono, 2019).

Kaitannya dengan hal tersebut, dalam penerapan pidana denda, masih jauh dari tujuan pembedaan karena pidana denda belumlah mempunyai fungsi dan peran yang optimal. Fungsi dan peran pidana denda belum optimal karena para penegak hukum masih cenderung untuk memilih pidana penjara ataupun kurungan daripada pidana denda (Djanggih 2018). Kondisi ini dikarenakan juga peraturan perundang-undangan yang ada kurang memberikan dorongan dilaksanakannya penjatuhan pidana denda sebagai pengganti atau alternatif pidana penjara atau kurungan. (Tarigan 2013).

Sebaliknya, faktor kemampuan masyarakat juga menyebabkan belum berfungsinya pidana denda jika suatu undang-undang memberikan ancaman pidana denda yang relatif tinggi. Pidana denda yang ditentukan sebagai ancaman kumulatif akan mengakibatkan peran dan fungsi pidana denda sebagai pidana alternatif ataupun pidana tunggal belum mempunyai tempat yang wajar dan memadai dalam kerangka tujuan pembedaan terutama untuk tindak pidana yang diancam pidana penjara jangka pendek dan tindak pidana yang bermotifkan atau terkait dengan harta benda atau kekayaan. (susim 2015).

Pelaku dalam pidana denda seharusnya membayar sendiri pidana denda yang dijatuhkan, walaupun dengan pemaksaan oleh pihak yang berwenang, dalam hal ini jaksa penuntut umum melakukan penyitaan (sementara) (Wijayanto, 2015). Pidana denda dapat dijadikan salah satu pemasukan negara sebagai penghasilan negara bukan

pajak (PNBP). Pola pidana denda harus ditetapkan dan dilaksanakan secara konsisten dengan mendasarkan pada kepentingan hukum seseorang atau masyarakat yang dilindungi. Penentuan pola pidana yang telah ditetapkan perlu dijadikan dasar untuk melakukan pengharmonisasian peraturan perundangundangan, baik peraturan yang telah dibentuk maupun peraturan yang akan atau sedang dibentuk. (Mihartika 2017).

Pidana denda adalah pemberian sejumlah uang tertentu sebagai ganti kerugian atas pelanggaran yang dilakukan. Salah satu bentuk tindak pidana yang dikenakan dengan pidana denda adalah tindak pidana terhadap pelanggaran lalu lintas. Delik-delik yang terdapat dalam perkara pelanggaran lalu lintas hanya bersifat ringan sehingga hakim lebih cenderung menjatuhkan pidana denda kepada setiap pelanggar lalu lintas. (Suhariyanto 2018).

Di Indonesia pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional diatur di dalam undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menjadi dasar pedoman dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana denda terhadap setiap pelanggaran lalu-lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut (Pinayungan, Kusmanto & Isnaini, 2018).

Indonesia pada umumnya dan di kota Makassar khususnya. Dikenakannya sanksi pembayaran denda yang berat tidak menjerakan para pelanggar lalu lintas, jika tidak disertai dengan kepastian dan kecepatan pengambilan tindakan, akan berdampak lebih nyata dibandinghanya dengan peningkatan sanksi hukum. Dan untuk mengetahui sejauh mana efektivitas ketentuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dilaksanakan dan diterapkan dilapangan, maka sebagai tolak ukur dilakukan razia terhadap kendaraan bermotor di jalan oleh polisi lalu lintas maupun Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) atau dapat juga dilakukan secara gabungan. Dalam hal ditemukan adanya pelanggaran terhadap ketentuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, maka pihak kepolisian lalu lintas akan mengambil langkah penyidikan dan memproses pelanggaran tersebut untuk diajukan ke pengadilan, karena pengadilan merupakan tempat yang paling tepat bagi si pelanggar untuk mempertanggung jawabkan perbuatannya dan memperoleh keadilan ataupun pembelaan diri.

Pelanggaran lalu lintas yang diperiksa menurut acara pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas ini adalah perkara pelanggaran tertentu. Sesuai dengan maksud yang terkandung dalam acara pemeriksaan cepat, perkara ini tidak memerlukan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) (Takaliuang, 2014). Berita acara ditiadakan dan diganti dengan suatu formulir yang lebih mudah dengan tinggal mengisinya saja oleh aparat penegak hukum (polri satuan lalu lintas), surat isian (formulir) ini disebut "Bukti Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu" yang disingkat TILANG. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 telah ditentukan sanksi pembayaran denda atas perkara pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, serta untuk mempertahankan berlakunya Undang-undang tersebut sebagai hukum materiil, maka harus berfungsi hukum acara yang berfungsi mempertahankan berlakunya Undang-undang tersebut, termasuk mempertahankan pembayaran sanksi denda. Oleh karena itu dalam hal penelitian hukum kami kali ini akan mencoba mengangkatnya sebagai judul tema penelitian yakni "Efektivitas Penerapan Pidana denda terhadap pelanggaran lalu lintas di kota makassar.

METODE PENELITIAN

Tipe Penelitian ini bersifat penelitian hukum empiris, yaitu penelitian dengan menggunakan data-data lapangan sebagai sumber data utama, seperti hasil wawancara dan observasi. Penelitian empiris digunakan untuk menganalisis aturan hukum yang dilihat sebagai pelaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.

Lokasi penelitian adalah tempat dimana melakukan pengamatan untuk menemukan suatu pengetahuan. Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar, yaitu di polres pelabuhan di kota Makassar. Hal itu dikarenakan perkara atau pun kasus yang berkaitan dengan judul proposal telah ditangani di instansi tersebut. Sehingga memudahkan dalam pengumpulan data yang diperlukan.

PEMBAHASAN

A. Efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Polrestabes kota Makassar

Kota Makassar adalah ibu kota provinsi Sulawesi Selatan merupakan kota terpadat di Indonesia Timur yang tentunya sebagai kota terpadat jumlah volume kendaraan, sehingganya sering terjadinya kemacetan dan pelanggaran lalu lintas. Kaitannya dengan pelanggaran lalu lintas, petugas satuan lalu lintas sebagai penegak hukum dalam mengatur pelanggaran lalu lintas di mana terdapat pelanggaran lalu lintas di kota Makassar meningkat pesat dari tahun ketahun.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan di Satuan Lalu Lintas (selanjutnya disingkat Sat Lantas) Polrestabes kota Makassar, penulis memperoleh data pelanggaran lalu lintas yang terjadi dalam wilayah hukum Polrestabes kota Makassar yang terjadi selama 3 (tiga) tahun terakhir, yaitu dari tahun 2019 sampai tahun 2020. Jumlah kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Makassar dalam kurung waktu 3 (tiga) tahun terakhir menunjukkan angka peningkatan terutama pada tahun 2020.

Berikut ini data-data pelanggaran lalu lintas selama 3 (tiga) tahun terakhir yang terjadi dalam wilayah hukum Polrestabes kota Makassar, data tersebut dapat dilihat pada tabel berikut: (data diambil pada tanggal 09 April 2021)

Tabel 1 Data Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Satuan Lalu Lintas (Sat Lantas) Polrestabes kota Makassar tahun (2018-2020)

No	tahun	Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas
1	2018	24328
2	2019	37617
3	2020	15337
	Total	77282

Sumber: Sat Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas jumlah tindak pidana pelanggaran Lalu lintas selama 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2018-2020 di kota Makassar terjadi 77282 kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas. Kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi

di daerah kota Makassar dari tahun ke tahun memperlihatkan grafik yang tidak tetap, hal ini dapat kita lihat dari tabel di atas yang dapat digambarkan sebagai berikut: pada tahun 2018 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas di kota Makassar tercatat 24328 kasus, dan pada tahun 2019 terjadi kenaikan dari tahun 2018 yakni hanya tercatat sebanyak 13289 kasus, sedangkan pada tahun 2020 jumlah tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Makassar kembali mengalami penurunan dari tahun 2019 yakni tercatat sebanyak 22280 kasus pelanggaran lalu lintas.

Berikut ini adalah data tentang jenis-jenis tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di kota Makassar . Dapat kita lihat dalam tabel berikut (data diambil pada tanggal 09 April 2021).

Tabel 2 Jenis Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Palopo Tahun 2012-2014

No	Jenis pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2018	2019	2020	
1	Surat-surat	295	957	883	2135
2	Kelengkapan	8	2	17	27
3	Muatan	25	94	35	154
4	Rambu-rambu lalu lintas	1712	2350	984	5046
5	Lain-lain	12	94	2	108
6	Kecepatan	5	14	17	36

Sumber: Sat Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2021

Kesadaran akan pentingnya tertib berlalu lintas di wilayah kota Makassar, terlihat masih kurang diperhatikan oleh masyarakat hal ini dapat kita lihat dari masih tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Makassar selama kurung waktu 3 (tiga) tahun terakhir, dari data Sat Lantas Polrestabes makassar seperti yang terlihat dalam tabel di atas dapat kita lihat bahwa dari tahun 2018-2020 pelanggaran lalu lintas yang paling banyak dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor atau pengguna jalan di kota Makassar adalah banyaknya pengendara kendaraan bermotor yang berkendara melanggar marka jalan entah karena faktor kesengajaan atau tidak hal tersebut adalah hal yang tidak dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan dan jelas-jelas diancam dengan pidana denda, selanjutnya jenis pelanggaran lalu lintas yang juga sering dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor di kota Makassar adalah kelengkapan kendaraan dimana banyak kendaraan bermotor yang beredar di jalan tanpa kelengkapan yang seharusnya dimiliki untuk dapat beredar di jalan.

Selain pelanggaran tersebut di atas, jenis pelanggaran lain yang juga sering terjadi adalah melanggar rambu-rambu lalu lintas dan mengendaii kendaraan bermotor dengan dengan kecepatan yang melampaui batas kecepatan yang seharusnya serta jenis pelanggaran lain yang diatur dalam undang-undang lalu lintas, pelanggaran tersebut di atas seharusnya tidak terjadi lagi dalam masyarakat seandainya ada kesadaran dari para pengguna jalan untuk mentaati dan menghormati hak-hak pengguna orang lain dalam berlalu lintas.

Jenis kendaraan yang terlibat dalam kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar bervariasi, berikut ini adalah data tentang jenis jenis kendaraan yang terlibat

dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar (data diambil pada tanggal, 09 April 2021)

Tabel 3 Pengendara Yang Terlibat Dalam Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar

No	Jenis kendaraan yang terlibat	Tahun			Jumlah
		2018	2019	2020	
1	Bus	68	52	10	130
2	Truck	237	125	147	509
3	Pick up	326	588	487	1401
4	Minibus	1959	5546	2530	10035
5	Jeep	56	148	106	310
6	Roda dua	21344	31770	12011	65125

Sumber : Sat Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2021

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak terlibat dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar adalah sepeda motor dari 3 (tiga) tahun terakhir jumlah kasus pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan sepeda motor adalah sebanyak 65125 kasus, kemudian mini bus sebanyak 10035 kasus, kendaraan jenis pick up sebanyak 1401 kasus, truck sebanyak 509 kasus, jeep sebanyak 310 kasus dan yang paling sedikit adalah bus sebanyak 130 kasus.

Berdasarkan tabel di atas kendaraan bermotor adalah kendaraan yang mendominasi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Makassar selama kurung waktu 3 (tiga) tahun terakhir hal ini disebabkan karena jumlah kendaraan sepeda motor memang lebih banyak dibandingkan dengan jenis kendaraan lain disamping itu pengendara sepeda motor juga adalah pengendara yang memang kurang disiplin dalam berlalu-lintas sehingga setiap dilakukan operasi tertib lalu lintas (*sweeping*) oleh petugas Sat Lantas Polrestabes Makassar maka akan banyak pengendara kendaraan sepeda motor yang terjaring mulai dari tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK dan jenis pelanggaran yang lain. Tindak pidana pelanggaran lalu lintas adalah tindak pidana yang tidak mengenal batasan usia, dari remaja bahkan sampai usia 50 (lima puluh) tahun pernah terlibat dalam perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas, berikut ini data tingkatan usia pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar (data diambil pada tanggal 09 April 2021).

Tabel 4 Usia Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas

No	Usia pelaku pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2018	2019	2020	
1	< 17	1686	2418	87	4191
2	17-27	9898	13879	5942	29719
3	28-50	10954	18266	6685	35905
4	51-60	1452	1602	2600	5654
5	61 ke atas	338	452	23	813

Sumber : Sat Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2021

Data dalam tabel 4 di atas memberikan gambaran tentang tingkat usia dari pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi dalam wilayah kota Makassar dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2018-2020, berdasarkan tabel di

atas dapat kita ketahui bahwa usia pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar sangat bervariasi antara lain sebagai berikut, usia < 17 tahun sebanyak 4191 orang, Usia 17- 27 tahun sebanyak 29719 orang, usia 28-50 tahun sebanyak 35905 orang, usia 51-60 tahun sebanyak 5654, dan usia 61 ke atas tahun sebanyak 813 orang,.Gambaran dalam data tersebut memperlihatkan kepada kita bahwa usia pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang paling banyak di daerah kota makassar adalah usia 28-50 tahun yang mencapai angka 35905 orang dalam tiga tahun terakhir.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Sat Lantas Polrestabes makassar, bahwa kebanyakan dari pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar adalah pengendara yang tidak memiliki SIM. Berikut data yang diperoleh oleh Penulis:

Tabel 5 Jenis SIM Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas

No	Sim pelaku pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2018	2019	2020	
1	A	1841	3990	2113	7944
2	A Umum	246	374	152	772
3	BI	95	202	79	376
4	BI Umum	294	436	287	1017
5	BII	28	60	89	177
6	BII Umum	277	468	368	1113
7	Sim C	13863	22849	7865	44577
8	D	-	-	-	-
9	Tampa Sim	7684	9238	4484	21406

Sumber : Sat Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2021

Tabel di atas memberikan gambaran mengenai jenis SIM yang dimiliki oleh para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar selama 3 (tiga) tahun terakhir dari tahun 2018-2020, dapat kita lihat bahwa para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di daerah kota Makassar adalah orang yang tidak memiliki SIM yaitu sebanyak 21406, selanjutnya yang memiliki SIM C yang merupakan pengendara sepeda motor sebanyak 44577, SIM B II Umum sebanyak 1113 , SIM A sebanyak 7944, SIM A Umum sebanyak 772, SIM B I umum sebanyak 1017 , SIM B I sebanyak 376 , dan SIM B II Sebanyak 177.

Dengan memperhatikan tabel data tersebut di atas dapat kita tarik kesimpulan bahwa pelanggaran yang paling banyak dilakukan dalam tindak pidana lalu lintas adalah pengendara yang tidak memiliki SIM, ini merupakan suatu hal yang dapat menimbulkan akibat yang sangat fatal sebab pengendara yang tidak memiliki SIM tersebut tentu tidak dapat dijamin apakah dia layak atau tidak untuk mengendarai kendaraan bermotor atau dengan kata lain tidak dapat dijamin apakah mereka mempunyai kemampuan untuk mengendarai kendaraan dan mengetahui peraturan-peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya, dengan demikian akan sangat berbahaya dan dapat mengganggu kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas bagi para pengendara atau pengguna jalan lain.

Tingginya tingkat pendidikan seseorang bukanlah suatu jaminan bahwa orang tersebut memiliki tingkat disiplin berlalu lintas yang tinggi pula, kebanyakan pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar adalah lulusan Sekolah Lanjutan

Tingkat Atas (selanjutnya disingkat SLTA), berikut ini data tentang latar belakang pendidikan pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar (data diambil pada tanggal 09 April 2021).

Tabel 6 Pendidikan Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar

No	Sim pelaku pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2018	2019	2020	
1	SD	674	1117	441	2232
2	SLTP	1054	1432	740	3216
3	SLTA	19111	24795	9780	53686
4	Akademi/PT	4397	6548	2845	13790
5	Putus Sekolah	2092	3725	1527	7344

Sumber : Sat Lantas Polrestabes Makassar Tahun 2021

Data dalam tabel 6 (enam) memberikan informasi tentang tingkat pendidikan dari para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Makassar selama jangka waktu 3 (tiga) tahun terakhir dari tahun 2018-2020 dimana pelaku pelanggaran dari latar belakang pendidikan Sekolah Dasar (SD) sebanyak 2232, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP) sebanyak 3216, Sekolah Lanjutan Tingkat Akhir (SLTA) sebanyak 53686, Akademik/PT sebanyak 13790 dan putus sekolah sebanyak 7344. Berdasarkan data di atas dapat kita lihat bahwa pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang paling banyak adalah dari latar belakang pendidikan SLTA, ini memberikan sedikit gambaran kepada kita bahwa tingkat ketaatan hukum terutama dalam hal berlalu lintas dikalangan masyarakat di kota makassar masih sangat rendah, sebab pelaku dari tindak pidana pelanggaran lalu lintas tersebut kebanyakan adalah orang-orang dari latar belakang pendidikan yang sudah cukup tinggi yaitu dari SLTA dimana seharusnya mereka sudah tahu dan paham akan aturan-aturan dalam berlalu lintas, selain itu berdasarkan gambaran dari data di atas kita juga dapat berkesimpulan bahwa ternyata tingginya tingkat pendidikan seseorang tidak dapat menjadi jaminan bahwa orang tersebut juga akan memiliki kesadaran dan ketaatan hukum yang tinggi pula.

Hasil wawancara Penulis dengan Aiptu Sahrul¹. Utomo selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes kota makassar tentang tingkat pelanggaran dan jenis pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di kota Makassar (tanggal, 09 April 2021) bahwa; Tingkat pelanggaran di kota ini Cukup tinggi, namun pada setiap tahunnya tingkat pelanggaran lalu lintas tersebut tidak menentu kadang menurun dan biasa juga meningkat. Kalau jenis pelanggarannya yaitu Pelanggaran ringan, seperti banyaknya pengguna jalan yang tidak melengkapi kendaraannya dengan surat surat, dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Lebih lanjut, menurut Aiptu Sahrul. tentang tindakan kepolisian terhadap pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan upaya yang dilakukan kepolisian untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas di kota Makassar, adalah; Kami dari pihak kepolisian akan menindak secara tegas sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu sesuai dengan Undang-undang No. 22 tahun 2009. Dalam hal upaya yang dilakukan yaitu memberikan pengarahan dan mensosialisasikan tentang tata cara berlalu lintas

yang baik dan benar menurut aturan yang berlaku. Selain itu akan memberikan sarana dan prasarana seperti memasang rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan fungsinya.

Kemudian Penulis menanyakan segala bentuk sosialisasi yang di berikan dan tentang upaya kepolisian agar pidana denda pada pelanggaran lalu lintas tersebut efektif, menurut Aiptu Sahrul bahwa; Mensosialisasikannya dengan cara menyampaikannya melalui media cetak dan elektronik seperti radio lokal di kota Makassar dan terjun langsung ke masyarakat. Contohnya melakukan sosialisasi di sekolah sekolah agar sejak dini siswa-siswa lebih mengenal dan mematuhi peraturan lalu lintas. Karena kebanyakan pelanggaran lalu lintas di kota Makassar dilakukan oleh usia remaja. Secara tidak langsung upaya kami pihak kepolisian dalam penindakan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas juga membuat pidana denda tersebut menjadi efektif. Dimana dalam melakukan penindakannya berdasarkan sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil wawancara di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa ada beberapa upaya kepolisian lalu lintas polrestabes kota Makassar agar mengurangi pelanggaran lalu lintas dan mengefektifkan pidana denda yaitu:

1. Upaya Preventif

Upaya preventif (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan dalam ketertiban dan keamanan (stabilitas hukum). Upaya preventif yang telah dilakukan oleh polisi lalu lintas Kota Makassar antara lain :

- a. Penyuluhan tentang berlalu lintas, baik dengan media elektronik maupun media cetak
- b. Pelatihan berlalu lintas
- c. Pelayanan pembuatan SIM
- d. Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet dan penyebaran brosur; dan
- e. Pemasangan rambu-rambu lalu-lintas.

2. Upaya Represif

Upaya (penindakan) merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadinya kejahatan atau pelanggaran. Seiring dengan pelaksanaan penanggulangan pelanggaran lalu lintas di kota Palopo yang bersifat preventif, maka perlu dilaksanakan upaya penanggulangan yang bersifat represif. Upaya represif yang dilakukan adalah:

- a. Penindakan dengan pemberian surat teguran atau lisan. Penindakan dengan teguran hanya diberikan kepada pelanggar yang tidak terlalu fatal seperti mengendarai kendaraan dengan membawa anak atau diberikan bagi anak sekolah dibawah umur yang melakukan pelanggaran.
- b. Penindakan dengan pemberian surat tilang. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang kedapatan melanggar lalu lintas maka akan ditindaki dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat ketika ada operasi/swiping yang dilakukan polisi lalu lintas dimana banyak terjaring pelaku pelanggaran lalu lintas, baik itu mengenai perlengkapan, kendaraan, surat-surat, maupun marka/rambu.

Namun segala bentuk upaya yang dilakukan baik melalui sosialisasi mengenai aturan-aturan lalu lintas, serta pidana denda yang diterima oleh masyarakat apabila melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal yang tidak kalah pentingnya adalah perlu menindak dengan

tegas aparat yang tidak melaksanakan tugasnya dengan jujur dan penuh tanggung jawab, karena jika kita kembali kepada teori yang mengatakan bahwa seberapa bagusnya peraturan perundang undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Oleh karena itu jika dilapangan ditemukan aparat kepolisian menyalahgunakan wewenang yang ia miliki seperti meminta uang kepada si pelanggar tanpa melalui prosedur yang sudah ada maka oknum aparat tersebut akan ditindak sesuai peraturan yang berlaku.

Selain itu dari masyarakat sendiri yang merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum. Di kota Makassar sendiri berdasarkan hasil pengamatan Penulis yang terjun langsung melihat terjadinya proses yang dimaksud, adapun faktor-faktor menyelesaikan pidana denda pelanggaran lalu lintas secara damai sebagai berikut:

- a. Faktor ekonomi mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dikarenakan dengan cara damai tidak membutuhkan biaya yang begitu banyak dibandingkan harus menunggu keputusan pengadilan;
- b. Faktor kedekatan emosional, faktor inilah yang masih sulit untuk dihindari oleh aparat kepolisian, karena sistem kekeluargaan maupun kekerabatan masyarakat kota Makassar seringkali dikaitkan dalam upaya penegakan hukum;
- c. Faktor kultur masih begitu mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas secara damai di kota Makassar dikarenakan kultur masyarakat Makassar yang cenderung lebih memilih menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dengan cara damai;
- d. Faktor kekebalan institusional terhadap hukum, oleh karena timbulnya pengecualian-pengecualian bagi golongan masyarakat yang menduduki posisi-posisi tertentu, atau karena keluarga besar POLRI dan dimana penegakan harus lebih di tingkatkan.

Kepolisian polrestabes kota Makassar sebagaimana salah satu tugas nya penegakan terhadap pelanggaran laDari hasil penelitian dengan metode wawancara bersama satuan sat lintas polrestabes Makassar Aiptu sahrul menjelaskan bahwa penerapan pidana denda di polrestabes makassar efektif dan terjadi pengurangan pelanggaran dari tahun 2019 ke tahun 2020 kita juga bisa melihat dari tabel di bawah terjadinya penurunan pelanggaran dari tahun 2019, ke 2020

B. Pelaksanaan Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas

Sanksi pidana denda adalah salah satu pidana pokok yang diatur dalam buku pertama Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (selanjutnya disingkat KUHPidana), pidana denda sendiri diatur dalam Pasal 30 KUHPidana. Pidana denda dapat diartikan sebagai suatu pidana pokok yang harus dijalani seseorang sebagai hukuman atau timbal-balik dari suatu perbuatan yang telah dilakukan dimana perbuatan tersebut bertentangan dengan peraturan atau perundang-undangan hukum pidana dengan cara membayar sejumlah uang. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikenal beberapa macam sanksi pidana yang diancamkan terhadap pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas, salah satu sanksi pidana tersebut adalah sanksi pidana denda. Besarnya sanksi pidana denda yang dikenakan terhadap pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas tergantung pada jenis pelanggaran yang dilakukan, besarnya jumlah sanksi pidana denda yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009.

Tabel : 7 Contoh Kasus Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar

N o	Nomor Dan Tanggal Tilang	Nama Terdakwa/ Terpidana	Alamat	Pasal Yang Dilanggar	Barang Bukti	Nomor Putusan Pengadilan	Denda	Biaya Perkara
1	E7776915 18-12-2018	Aslan	JL.T PULI	291.1	STNK	30373	174000	1000
2	E7778806 22-12-2018	MUH RIFALDI	JL.T LATE	291.1	STNK	30379	49000	1000
3	E7778989 26-12-2018	MOSAK	DAYA	288.2	STNK	30386	174000	1000
4	E7883329 19-12-2019	ANWAR	JL.T UMAR	287.1	STNK	40811	99000	1000
5	E7882129 21-12-2019	MARSUKI	MAJENE	287.1	STNK	40813	49000	1000
6	E7883620 25-12-2019	BASRI	MAROS	288.1	SIM.C	40824	99000	1000
7	E7883039 26-12-2019	HERIANTO	TAKALAR	288.1	STNK	40833	99000	1000
8	E7885478 02-01- 2020	YULIANA	KAB SOPPENG	291.1	STNK	479	149000	1000
9	E7885593 03-01- 2020	SABILAJIL	JL MINASA UPA	281.1	STNK	482	149000	1000
10	E7885662 04-01- 2020	ADEGRES	BTP	287.1	STNK	488	99000	1000

Sumber: Pengadilan Negeri Makassar Tahun 2021

Berdasarkan data tabel di atas menunjukkan bahwa sanksi yang di jatuhkan hukum adalah pidana denda dan jumlah nominal denda yang di jatuhkan oleh hakim jauh lebih ringan nominal besarnya dari jumlah yang dicantumkan dalam UU No. 22 Tahun 2009.

Menurut hasil wawancara Penulis dengan salah satu Hakim Farid Hidayat, SH, MH, (wawancara pada tanggal 17 Juli 2015) di Pengadilan Negeri Makassar bahwa; khusus untuk kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas jenis sanksi pidana yang dijatuhkan oleh Hakim di Pengadilan Negeri Makassar kepada pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di daerah Kota Makassar adalah pidana denda dan jarang ada sanksi lain yang pernah dijatuhkan oleh hakim kepada pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas.

Lebih Lanjut wawancara Penulis mengenai menjatuhkan pidana denda maupun besaran denda yang diberikan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas menurut Farid Hidayat, SH, MH, bahwa; Sanksi pidana denda yang dijatuhkan oleh seorang hakim harus didasarkan pada ketentuan yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. sementara besarnya jumlah denda yang dijatuhkan oleh hakim pada pelaku tidak harus sesuai dengan nominal atau sama besar seperti yang tercantum dalam UU No. 22 Tahun 2009, terkecuali untuk pelanggaran balapan liar hakim menjatuhkan denda yang tinggi,

karena balapan liar di kota Makassar sangat meresahkan dan agar memberi efek jera pada pelaku.

Adapun yang diperoleh Penulis bahwa ada beberapa faktor pertimbangan hakim untuk menjatuhkan hukuman seseorang yang melakukan tindak pidana antara lain:

1. Status Sosial Ekonomi Pelaku

Keputusan hakim harus sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun dalam menjatuhkan hukuman seorang hakim harus memberikan pertimbangan yang meringankan ataupun memberatkan pelakutindak pidana. Dalam perkara pelanggaran lalu lintas, kondisi sosial ekonomi dari pelaku menjadi faktor yang dapat meringankan denda yang akan dijatuhkan oleh hakim. Dalam perkara pelanggaran lalu lintas hakim dapat menentukan orang yang berpenghasilan rendah dengan melihat data dan jenis pekerjaan dan tingkat pendidikan yang bersangkutan atau melihat kondisi sosialnya. Jika terdakwa tergolong masyarakat dengan ekonomi rendah atau orang yang tidak mampu maka hakim dapat memberikan keringanan kepada yang bersangkutan.

2. Patuh Akan Hukum

Hakim dapat saja memberikan keringanan kepada terdakwa yang langsung datang dan mengikuti persidangan dipengadilan dengan alasan terdakwa patuh akan hukum. Terdakwa yang menghadiri sidang atau datang langsung berarti mereka mau mengikuti aturan hukum, sedangkan terdakwa yang diputus secara *verstek* (putusan tanpa hadirnya terdakwa) dianggap tidak taat hukum sehingga hal tersebut dapat menjadi pertimbangan hakim untuk menjatuhkan denda yang lebih besar.

3. Keterangan Terdakwa dalam Persidangan

Hakim juga harus memperhatikan keterangan terdakwa dalam persidangan yaitu melihat bagaimana terdakwa memberikan keterangan pada saat sidang dilaksanakan, apabila terdakwa memberikan keterangan tidak sesuai dengan catatan pada bukti pelanggaran atau malah tidak mengakui melakukan pelanggaran lalu lintas sehingga ditilang oleh petugas, maka hakim dapat memberikan hukuman yang justru lebih berat. Sebaliknya, apabila terdakwa dalam proses persidangan berkelakuan baik atau memberikan keterangan yang sesuai dengan fakta yang sebenarnya maka hakim dapat memberikan putusan yang meringankan terdakwa. Selain ketiga hal di atas besar kecilnya sanksi pidana denda yang dijatuhkan oleh hakim dalam perkara tindak pidana lalu lintas juga tergantung pada tingkat perkembangan penduduk atau perkembangan daerah yang menjadi tempat atau wilayah hukum dari pengadilan tempat seorang hakim bertugas.

Jadi sanksi pidana denda yang dijatuhkan oleh seorang hakim harus didasarkan pada ketentuan yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yaitu UU No. 22 Tahun 2009, namun jumlah denda yang dijatuhkan oleh seorang hakim dalam perkara pelanggaran lalu lintas tidak harus sesuai dengan nilai nominal atau tidak harus sama besar seperti apa yang tercantum dalam Pasal-Pasal yang ada dalam UU No. 22 Tahun 2009, harus dipahami bahwa nominal yang disebutkan dalam setiap Pasal dalam UU No. 22 Tahun 2009 adalah jumlah maksimal yang diancamkan jadi hakim dapat saja menjatuhkan denda yang lebih ringan dari apa yang telah ditentukan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tersebut dengan berdasarkan alasan-alasan atau pertimbangan yang terkait dengan perkara yang sedang ditangani namun seorang hakim tidak boleh menjatuhkan

pidana denda melebihi besarnya denda yang telah diatur dalam UU No. Tahun 2009 tersebut.

Berdasarkan data-data dan informasi yang Penulis peroleh baik dari sat lantas Polrestabes Kota Makassar maupun data informasi dari Pengadilan Negeri Makassar kita dapat mengetahui angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar selama kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2018-2020 dimana pada tahun 2018 sebanyak 24328 kasus pelanggaran lalu lintas, dan pada tahun 2019 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi mengalami kenaikan yaitu sebanyak 37617 kasus, namun pada tahun 2020 kembali terjadi mengalami penurunan pelanggaran lalu lintas yang mencapai angka 15337 kasus, dengan demikian penerapan sanksi pidana denda yang diterapkan dalam perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas sudah dapat memberikan efek jera dalam upaya menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas di Kota Makassar Selain dari pada itu, rendahnya nilai denda yang dijatuhkan oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas sudah bisa sepenuhnya memberikan efek jera kepada pelaku pelanggaran lalu lintas. Jumlah denda yang dijatuhkan oleh hakim dalam perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri Makassar rata-rata Rp.70.000,00 - Rp.100.000,00. Jumlah denda tersebut masih sangat jauh dari denda maksimal yang ditetapkan dalam UU No. 22 Tahun 2009.

KESIMPULAN

1. Efektivitas Penerapan Terhadap Pelanggaran Pidana Denda Lalu Lintas di kota Makassar adalah dengan melihat dari hasil penelitian dapat menyimpulkan adanya perubahan kasus yang dimana dari tahun 2018 sebanyak 24328, sedangkan pada tahun 2019 mengalami kenaikan sebanyak 37617, serta pada tahun 2020 mengalami penurunan pelanggaran lalu lintas sebanyak 15337.
2. Penerapan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum efektif menanggulangi atau membuat jera pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar. Hal ini dapat dilihat dari peningkatan pelanggaran lalu lintas dari tahun sebelumnya.

SARAN

1. Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 perlu adanya peninjauan kembali terhadap ketentuan sanksi pidana agar sesuai dengan kemampuan masyarakat serta untuk meminimalisir praktek suap dalam rangka mengganti atau menghindari sanksi pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
2. Perlunya selalu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat yang berkaitan dengan aturan-aturan lalu lintas agar terciptanya masyarakat yang tertib dalam berlalu lintas dan memberi pengetahuan kepada masyarakat.
3. Perlunya peningkatan kualitas dan profesionalisme aparat penegak hukum khususnya polisi lalu lintas sehingga dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Daud, B. S., & Sopoyono, E. (2019). Penerapan sanksi pidana terhadap pelaku perdagangan manusia (human trafficking) di Indonesia. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 352-365.

- Djanggih, H. (2018). Konsepsi Perlindungan Hukum Bagi Anak Sebagai Korban Kejahatan Siber Melalui Pendekatan Penal Dan Non Penal. *Mimbar Hukum-Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 30(2), 316-330.
- Halimatusyadiah, S. (2019). Penerapan sanksi pidana denda dalam menekan angka pelanggaran lalu lintas berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah hukum Polsek Jonggol Kabupaten Bogor (UIN Sunan Gunung Djati Bandung).
- Lestari, P. (2019). Akibat Hukum Surat Perdamaian Terhadap Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas (Universitas Muhammadiyah Palembang).
- Mihartika, R., & Nurhafifah, N. (2017). Penerapan Pidana Denda Pengganti Kurungan Dalam Tindak Pidana Korupsi (Suatu Penelitian Di Wilayah Hukum Pengadilan Tindak Pidana Korupsi Banda Aceh). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Bidang Hukum Pidana*, 1(1), 142-150.
- Pinayungan, J., Kusmanto, H., & Isnaini, I. (2018). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Administrasi Publik: Public Administration Journal*, 8(1), 108-123.
- Suhariyanto, B. (2018). Penerapan Pidana Uang pengganti Kepada Korporasi Dalam Perkara Korupsi Demi Pemulihan Kerugian Keuangan Negara. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 7(1), 113-130.
- Susim, S. (2015). Pidana Denda Dalam Pidanaan Serta Prospek Perumusannya Dalam Rancangan KUHP. *Lex Crimen*, 4(1), 225-234.
- Tagel, D. P. (2013). Kesadaran Hukum Masyarakat Pengguna Jalan di Kota Denpasar. *Jurnal Magister Hukum Udayana (Udayana Master Law Journal)*, 2(2), 1-17.
- Takaliuang, H. Y. (2014). Prosedur Penyelesaian Hukum terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dalam Kuhap. *Lex Crimen*, 3(4), 73-83.
- Tarigan, F. A. C., Suwanto, S., & Marlina, M. (2013). Penerapan Pidana Denda Dalam Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Di Medan (Studi Pelanggaran Lalu Lintas Di Medan). *Jurnal Mahupiki*, 1(1), 1-25.
- Wijayanto, I. (2015). Kebijakan Pidana denda di KUHP dalam Sistem Pidanaan Indonesia. *Pandecta Research Law Journal*, 10(2), 248-257.