

**PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MENGENAI
KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN
(STUDI PADA POLRES LANGKAT)**

TESIS

OLEH:

**DENI CHRISTO SEMBIRING
NPM. 231803024**



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/6/25

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)5/6/25

**PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MENGENAI
KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN
(STUDI PADA POLRES LANGKAT)**

TESIS

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu
Hukum pada Pascasarjana Universitas Medan Area

OLEH:

**DENI CHRISTO SEMBIRING
NPM. 231803024**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2025**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 5/6/25

Access From (repository.uma.ac.id)5/6/25

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
MAGISTER ILMU HUKUM**

HALAMAN PERSETUJUAN

JUDUL : PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MENGENAI KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN (STUDI PADA POLRES LANGKAT)

NAMA : DENI CHRISTO SEMBIRING
NPM : 231803024
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II


Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D


Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn

Ketua Program Studi
Magister Ilmu Hukum



Isnaini, S.H., M.Hum, Ph.D

Direktur



Prof. Dr. Retna Astuti Kuswardani, M.S

Telah diuji pada Tanggal 27 Maret 2025

NAMA : DENI CHRISTO SEMBIRING

NPM : 231803024



Panitia Penguji Tesis :

Ketua : Prof. Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum.

Sekretaris : Dr. Andi Hakim Lubis, SH, MH.

Pembimbing I : Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D.

Pembimbing II: Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn.

Penguji Tamu : Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 5/6/25

Access From (repository.uma.ac.id)5/6/25

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : **DENI CHRISTO SEMBIRING**
Npm : **231803024**
Judul : **PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
MENGENAI KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN
PERSEORANGAN (STUDI PADA POLRES LANGKAT)**

Dengan ini menyatakan hal-hal berikut:

1. Bahwa tesis yang saya tulis ini bukan merupakan jiplakan dari tesis atau karya ilmiah orang lain.
2. Apabila terbukti dikemudian hari ternyata tesis ini adalah jiplakan, maka segala akibat hukum yang timbul akan menjadi tanggung saya sepenuhnya.

Demikian pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya secara sehat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, Maret 2025
Yang Menyatakan,



METER
TEMPIL
DAMX305239132

DENI CHRISTO SEMBIRING
NPM. 231803024

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di
bawah ini :

Nama : DENI CHRISTO SEMBIRING
NPM : 231803024
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Fakultas : Pascasarjana
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada
Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-
Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MENGENAI KEPEMILIKAN SIM
KENDARAAN PERSEORANGAN (STUDI PADA POLRES LANGKAT)**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti
Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan,
mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*),
merawat, dan mempublikasikan tugas akhir/skripsi/tesis saya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Medan

Pada tanggal: Maret 2025

Yang menyatakan



DENI CHRISTO SEMBIRING

ABSTRAK

PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MENGENAI KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN (STUDI PADA POLRES LANGKAT)

Nama : Deni Christo Sembiring
NPM : 231803024
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Pembimbing I : Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D
Pembimbing II : Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis persyaratan kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan, penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, dan kendala apa saja yang dihadapi Polres Langkat dalam penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Permasalahan pelaksanaan kepemilikan SIM sampai saat ini belum dapat diterapkan dengan baik. Hal ini terlihat dari masih banyaknya pengemudi kendaraan bermotor, khususnya pengemudi kendaraan perseorangan yang tidak memiliki SIM kendaraan perseorangan. Berdasarkan hal tersebut maka rumusan masalahnya yaitu: Pertama bagaimana persyaratan kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Indonesia; Kedua bagaimana penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan SIM kendaraan perseorangan di Wilayah Hukum Polres Langkat; Dan ketiga faktor kendala apa saja yang dihadapi Polres Langkat dalam penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan SIM kendaraan perseorangan. Adapun Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis empiris dengan data primer yang diperoleh melalui wawancara mendalam serta data sekunder berupa dokumen dan literatur, dengan analisis data kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persyaratan hukum kepemilikan SIM perseorangan diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). UU LLAJ pada pasal 77 menetapkan bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Polres Langkat telah berupaya melaksanakan penerbitan SIM perseorangan sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009, yaitu dengan secara ketat menerbitkan SIM berdasarkan syarat-syarat yang ditetapkan. Faktor kendala yang dihadapi dalam penerbitan SIM perseorangan sesuai dengan UU LLAJ adalah: kurangnya kesadaran masyarakat, masih ada oknum petugas kepolisian yang berupaya memanfaatkan proses penerbitan SIM, serta lemahnya pengawasan terhadap petugas Polantas yang berwenang melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pelaku pelanggaran yang pengemudinya tanpa SIM.

Kata Kunci: Penerapan, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF LAW NO. 22 OF 2009 ON ROAD TRAFFIC AND TRANSPORTATION REGARDING INDIVIDUAL VEHICLE LICENSE OWNERSHIP (STUDY AT LANGKAT POLICE)

Name : Deni Christo Sembiring
NPM : 231803024
Study Program : Master in Law
Supervisor I : Isnaini, SH, M.Hum, PhD
Supervisor II : Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn

This study aims to analyze the requirements for ownership of a Personal Vehicle Driving License, the implementation of Law No. 22 of 2009, and the obstacles faced by the Langkat Police in implementing Law No. 22 of 2009. The problem of implementing driving license ownership has not been implemented properly until now. This can be seen from the large number of motor vehicle drivers, especially private vehicle drivers who do not have a private vehicle driving license. Based on this, the formulation of the problem is: First, what are the requirements for ownership of a Personal Vehicle Driving License in Indonesia; Second, how is the implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation regarding ownership of a personal vehicle driving license in the Langkat Police Jurisdiction; And third, what are the constraints faced by the Langkat Police in implementing Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation regarding ownership of a personal vehicle driving license. The research method used is a empirical legal approach with primary data obtained through in-depth interviews and secondary data in the form of documents and literature. With descriptive data analysis. The results of the study indicate that the legal requirements for individual SIM ownership are regulated in Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation (LLAJ). The LLAJ Law in Article 77 stipulates that every motorized vehicle driver must have a Driving License (SIM). The Langkat Police have attempted to implement the issuance of individual SIMs in accordance with Law No. 2 of 2009, namely by strictly issuing SIMs based on the stipulated requirements. The constraining factors faced in implementing the issuance of individual SIMs in accordance with the LLAJ Law are: lack of public awareness, there are still police officers who try to take advantage of the SIM issuance process, and weak supervision of Traffic Police officers who are authorized to supervise and take action against perpetrators of violations whose drivers do not have a SIM.

Keywords: Implementation, Traffic and Road Transportation, SIM Ownership Individual Vehicles

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan puji dan syukur penulis kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan berkatNya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis dengan judul “Penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan (Studi Pada Polres Langkat)”.

Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Studi Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana Universitas Medan Area.

Dalam proses pengerjaan tesis ini, peneliti telah mendapat bimbingan dari berbagai pihak, baik berupa materil, motivasi, spiritual, informasi maupun dari segi administrasi. Oleh karena itu sudah selayaknya penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng., M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Ibu Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS, selaku Direktur Pasca Sarjana Universitas Medan Area.
3. Bapak Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area dan sekaligus selaku Pembimbing I yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan tesis ini.
5. Ibu Dr. Serimin Pinem, SH, M.Kn selaku Pembimbing II yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

6. Orangtuaku tercinta ayahanda dan Ibunda, atas doa dan semangat yang selalu diberikan kepada penulis.
7. Istri dan anak-anakku yang tersayang yang selalu memberikan motivasi dalam menyelesaikan tesis ini.
8. Seluruh teman-teman di Program Studi Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Medan Area.

Penulis menyadari bahwa penulisan tesis ini masih banyak kekurangannya, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat konstruktif dari para pembaca demi penyempurnaannya. Semoga tesis ini dapat bermanfaat, baik bagi perkembangan ilmu pengetahuan maupun bagi pemerintah.

Medan, Maret 2025

Penulis

Deni Christo Sembiring

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Perumusan Masalah	9
1.3. Tujuan Penelitian	9
1.4. Manfaat Penelitian	10
1.5. Keaslian Penelitian.....	11
1.6. Kerangka Teori dan Konsep	14
1. Kerangka Teori.....	14
2. Kerangka Konsep	27
1.7. Metode Penelitian.....	29
1. Jenis Penelitian.....	29
2. Sifat Penelitian	30
3. Data dan Sumber Data	30
4. Metode Pendekatan	32
5. Teknik Pengumpulan Data	32
6. Analisis Data	33
BAB II PERSYARATAN HUKUM KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN DI INDONESIA	35
2.1. Hukum.....	35

2.2. Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	50
2.3. Surat Izin Mengemudi (SIM)	55
2.4. Mekanisme Pengurusan Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan	62
BAB III PENERAPAN UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LLAJ MENGENAI KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN DI WILAYAH HUKUM POLRES LANGKAT	67
3.1. Gambaran Umum Polres Langkat	67
3.2. Pelaksanaan UU. No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Wilayah Hukum Polres Langkat	76
BAB IV FAKTOR KENDALA YANG DIHADAPI DALAM PENERAPAN UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LLAJ MENGENAI KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN DI WILAYAH HUKUM POLRES LANGKAT	99
4.1. Kurangnya Kesadaran Masyarakat	99
4.2. Masih Ada Oknum Petugas Yang Memanfaatkan Pengurusan Kepemilikan SIM untuk Keuntungan Pribadi	101
4.3. Lemahnya Pengawasan terhadap Polisi Lalu Lintas	103
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	107
5.1. Kesimpulan	107
5.2. Saran	108
DAFTAR PUSTAKA	111

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Peranan strategis tersebut disebabkan sebagian besar aktivitas masyarakat selalu disertai dengan penggunaan jalan, baik sebagai jalan lintas maupun sebagai jalan pengangkutan. Semakin banyak jumlah penduduk dan semakin tinggi aktivitas masyarakat maka penggunaan jalan juga semakin aktif dalam arti kepadatan lalu lintas jalan semakin tinggi. Lalu lintas jalan di masa depan juga diprediksi akan semakin padat karena adanya penambahan jumlah penduduk yang disertai dengan peningkatan aktivitas perekonomian secara nasional.

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur nyaman dan efisien, mampu memadukan model transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Semakin tingginya kepadatan lalu lintas jalan maka kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas juga semakin besar. Jalan raya menjadi kawasan yang sangat rawan dengan kecelakaan, terlebih jika orang-orang pengguna jalan raya

tidak lagi mengindahkan etika mengemudi serta mengabaikan rambu-rambu lalu lintas dan marka di jalan raya.

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULLAJ) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Dalam artian kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum dapat berupa: Kerugian materil, dimana kerugian materil dapat berupa kerugian yang sebenarnya diderita dan keuntungan yang seharusnya diperoleh. Maka secara umum dapat diterima bahwa pencipta suatu perbuatan melawan hukum harus mengganti kerugiannya bukan hanya kerugian yang sebenarnya dideritanya saja, melainkan juga manfaat-manfaat yang seharusnya diperoleh pihak yang dirugikan berhak menuntut ganti rugi tidak hanya atas kerugian yang dideritanya pada saat tuntutan itu diajukan, tetapi juga apa yang akan dideritanya di kemudian hari. Penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas juga diatur dalam Peraturan Kapolri Nomor 15 Tahun 2013, yaitu dengan pemberian ganti kerugian.¹

Surat Izin Mengemudi selanjutnya disingkat (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan

¹ Serimin Pinem, dkk, *Alternative dispute resolution in traffic accidents in North Sumatera highway*, IOP Conference Series: Earth Environmental Science, 452 (2020) 012074, halaman 5-6.

sesuai dengan ketentuan di pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Surat Izin Mengemudi diperuntukan untuk pengemudi yang mengendarai kendaraan sesuai dengan jenis SIM yang dimiliki pengemudi tersebut, SIM berlaku 5 tahun, dimana dalam Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan SIM pasal 4 ayat (1) disebutkan bahwa SIM Ranmor Perseorangan dan SIM Ranmor umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a dan huruf b, berlaku selama 5 (lima) tahun terhitung mulai tanggal penerbitan dan dapat diperpanjang sebelum habis masa berlakunya. Sedangkan dalam Pasal 4 (2) disebutkan SIM Internasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf c, berlaku selama 3 (tiga) tahun terhitung mulai tanggal penerbitan dan dapat diperpanjang sebelum habis masa berlakunya. Selanjutnya dalam Pasal 4 (3) bahwa dalam hal SIM lewat dari masa berlakunya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) harus diajukan penerbitan SIM baru.

Penggantian SIM nya hilang maka peraturan dilihat dalam Pasal 9 (3) huruf b yaitu penggantian SIM hilang melampirkan surat tanda penerimaan laporan kehilangan dari Polri, demikian juga penggantian SIM nya rusak dapat dilihat dalam Pasal 9 (3) huruf c yaitu penggantian SIM rusak melampirkan SIM lama yang rusak.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirancang untuk menciptakan keamanan, keselamatan, dan ketertiban di jalan raya. Salah satu aspek penting dari undang-undang ini adalah pengaturan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) sebagai syarat wajib bagi setiap pengemudi kendaraan bermotor di Indonesia. Kepemilikan SIM tidak hanya

merupakan bentuk kepatuhan terhadap hukum, tetapi juga alat untuk memastikan bahwa pengemudi memiliki kompetensi yang cukup dalam mengoperasikan kendaraan di jalan.

Lembaga kesehatan dunia dibawah naungan PBB (WHO) baru-baru ini merilis *The Global Report on Road Safety*, menampilkan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun di 180 negara. Tidak mengejutkan memang melihat nama Indonesia berada di daftar ini mengingat banyaknya pengendara di Indonesia yang kerap kali kedapatan melakukan pelanggaran lalu lintas. Faktanya Indonesia menjadi negara ketiga di Asia di bawah Tiongkok dan India dengan 38.279 total kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Meskipun Indonesia secara data memang menduduki peringkat ketiga namun dilihat dari persentase statistik dari jumlah populasi, Indonesia menduduki peringkat pertama dengan angka kematian 0,015 persen dari jumlah populasi di bawah Tiongkok dengan persentase 0,018 persen dan India 0,017 persen.²

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas perlu mendapat perhatian dari semua pihak, khususnya dari pihak pemerintah dalam rangka mencari solusi untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. Tanggungjawab utama pencegahan kecelakaan tersebut berada di tangan pemerintah, karena pada dasarnya pemerintah mempunyai wewenang yang luas untuk menerapkan berbagai aturan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas adalah rendahnya kesadaran masyarakat untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM),

²https://www.utamanews.com/Ragam/Mendikbud-Apresiasii-Sumut-Jadi-Pionir-Pendidikan-Lalulintas-Sekolah?utm_source=Whatever, diakses pada tanggal 6 Mei 2024.

padahal dengan memiliki SIM menunjukkan bahwa pengemudi kendaraan telah dinyatakan layak untuk berkendara di jalanan umum. Secara garis besar kecelakaan lalu lintas cenderung disebabkan oleh 4 (empat) faktor yang saling berkaitan, yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya dan faktor lingkungan. Tetapi dari empat faktor tersebut yang memegang peranan penting adalah faktor manusia. Kekurangan-kekurangan yang ada pada manusia sebagai pemakai jalan raya, terutama sekali kurangnya disiplin merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor kecelakaan yang disebabkan unsur ketidakdisiplinan manusia sebagai pemakai jalan semakin besar jika pengendaranya tidak memiliki SIM yang berarti belum layak sebagai pengendara di jalan raya.

Penerapan UU No. 22 Tahun 2009 menunjukkan berbagai temuan yang relevan. Seperti halnya penelitian yang dilakukan oleh Sukanto, ditemukan bahwa kesadaran hukum masyarakat terhadap kepemilikan SIM masih rendah di daerah pedesaan, terutama akibat kurangnya sosialisasi oleh pihak kepolisian dan lembaga terkait. Kajian ini juga menekankan pentingnya pendekatan berbasis komunitas untuk meningkatkan kepemilikan SIM.³ Sedangkan Penelitian lain oleh Dewi menyoroti bahwa keberhasilan penerapan undang-undang ini sangat dipengaruhi oleh konsistensi penegakan hukum. Studi ini mencatat bahwa di

³ Sukanto, A., 2018, *Kesadaran Hukum Masyarakat terhadap Kepemilikan SIM*, Jurnal Ilmu Hukum, 14(3), halaman 215-230.

beberapa wilayah, praktik suap dan pungutan liar masih menjadi hambatan utama dalam pengurusan SIM.⁴

Secara definisi dinyatakan bahwa SIM (Surat Ijin Mengemudi) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendaraan bermotor. Adapun fungsi dari SIM adalah sebagai berikut:

1. SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi.
2. SIM berfungsi sebagai registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat identitas lengkap pengemudi.
3. Data registrasi pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian.

Disamping itu, SIM juga dapat berfungsi sebagai catatan kepolisian atas kelakuan mengemudi seorang pengemudi, dimana dinyatakan bahwa kepolisian berwenang memberikan tanda atau data pelanggaran terhadap SIM milik pengemudi yang melakukan pelanggaran tindak pidana lalu lintas. Dengan adanya catatan dari kepolisian pada SIM diharapkan akan mendorong pengemudi untuk lebih berhati-hati, karena terdapat kemungkinan bahwa catatan tersebut akan dijadikan sebagai dasar untuk mencabut SIM yang bersangkutan jika melakukan pelanggaran yang berulang. Namun demikian sampai saat ini wewenang tersebut sangat jarang atau belum pernah dilaksanakan oleh kepolisian walaupun telah menemukan pelanggaran yang dilakukan oleh pemilik SIM.

⁴ Dewi, R., 2020, *Faktor Penghambat dalam Penerapan UU Lalu Lintas di Indonesia*, Jurnal Sosial dan Politik, 18(1), halaman 45-60.

Syarat kepemilikan SIM bagi pengemudi kendaraan bermotor diatur dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 77 UU tersebut dinyatakan bahwa: Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Untuk mendapatkan SIM calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. Untuk memperoleh SIM seseorang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan dan lulus ujian.

Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan. Pergerakan tersebut dikendalikan oleh seseorang menggunakan akal sehat. Orang yang kurang akal sehatnya mengemudikan kendaraan di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain. Demikian juga hewan di jalan tanpa dikendalikan oleh seseorang yang sehat akalnya akan membahayakan pemakai jalan yang lain.⁵

Menurut Bapak Maruli Tua Simanjorang selaku Kasat Lantas Polres Langkat bahwa hambatan yang sering muncul yaitu antara lain sering terjadinya transaksi diluar administrasi dalam pembuatan SIM untuk memudahkan dalam memperoleh SIM secara instan, masih adanya terjadi kesalahan ketika pembuatan SIM seperti pengetikan nama, selain itu adanya penggunaan perantara yang memudahkan masyarakat untuk mendapatkan SIM, yang mengakibatkan munculnya biaya di luar administrasi, sehingga masyarakat mendapatkan SIM tanpa harus melalui beberapa prosedur pembuatan SIM seperti ujian teori maupun ujian praktek, tindakan yang demikian akan memberikan dampak meluasnya praktek-praktek yang melanggar etika birokrasi.

⁵ AdibBahari, 2010, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta, halaman 28.

Fakta di lapangan menunjukkan bahwa pelaksanaan kepemilikan SIM sampai saat ini belum dapat diterapkan dengan baik. Hal ini terlihat dari masih banyaknya pengemudi kendaraan bermotor, khususnya pengemudi kendaraan perseorangan yang tidak memiliki SIM kendaraan perseorangan. Data rekapitulasi produksi SIM 3 tahun terakhir di Polres Langkat dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1
Rekapitulasi Produksi SIM 3 Tahun Terakhir Satpas (0728)
Polres Langkat

NO	TAHUN	JENIS DAN GOLONGAN SIM															Jumlah PROD SIM	
		BARU			PERPANJANGAN							PENINGKATAN						
		A	C	D	A	AU	C	D	BI	BIU	BI	BIU	AU	BI	BIU	BI		BIU
1	T.A. 2021	3,320	2,856		4,230	4	7,295		285	436	17	504	8	565	185	67	161	19,933
2	T.A. 2022	3,284	2,591		4,489	5	6,455		303	373	30	530	6	575	175	80	168	19,064
3	T.A. 2023	3,082	2,557		3,851	7	5,116		238	312	26	467	3	539	135	114	155	16,602
Jumlah		9,686	8,004	0	12,570	16	18,866	0	826	1,121	73	1,501	17	1,679	495	261	484	55,599
		17,690			34,973							2,936						

Sumber: Kepolisian Resor Langkat, 2024.

Berdasarkan Tabel 1 dapat diketahui bahwa produksi SIM selama tahun 2021 sampai dengan tahun 2023 mengalami penurunan dimana tahun 2021 sebanyak 19.933 buah, tahun 2022 sebanyak 19.064 buah dan tahun 2023 sebanyak 16.602 buah. Dengan demikian penerapan kepemilikan SIM sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Berdasarkan informasi dari Polres Langkat bahwa pelanggaran lalu lintas ditinjau dari golongan SIM dimana jumlah pelanggaran banyak terjadi pada tahun 2023, sehingga penulis tertarik melakukan penelitian dalam bentuk tesis dengan judul: Penerapan Undang-Undang No. 22

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan (Studi Pada Polres Langkat).

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka penulis merumuskan beberapa hal yang akan dikaji dalam tulisan ini, yaitu:

1. Bagaimana persyaratan kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Indonesia?
2. Bagaimana penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan SIM kendaraan perseorangan di Wilayah Hukum Polres Langkat?
3. Apa saja faktor kendala yang dihadapi Polres Langkat dalam penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan SIM kendaraan perseorangan?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dengan permasalahan yang dirumuskan, maka tujuan penelitian adalah:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis persyaratan kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Indonesia.

2. Untuk mengkaji dan menganalisis penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan SIM kendaraan perseorangan di Wilayah Hukum Polres Langkat.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis faktor kendala yang dihadapi Polres Langkat dalam penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan SIM kendaraan perseorangan.

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini, peneliti berharap agar hasil yang diperoleh dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Manfaat teoritis
 - a. Penelitian ini memberikan manfaat bagi kalangan akademis pada khususnya dan masyarakat pada umumnya yang membutuhkan informasi mengenai Analisis Penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan (Studi Pada Polres Langkat).
 - b. Memiliki fungsi sebagai informasi dalam membuka informasi, serta inspirasi kepada aparaturnya penegak hukum dan pembanding dalam pelaksanaan tugas Polri, sebagai pelindung, pengayom masyarakat dan penegakan hukum.
2. Manfaat praktis yang diperoleh dalam penelitian tesis ini adalah:

- a. Bahwa sebagai petunjuk dan pedoman bagi aparaturnya penegak hukum khususnya di wilayah Hukum Polres Langkat, dalam menentukan arah kebijakan maupun regulasi.
- b. Sebagai informasi untuk membuka inspirasi bagi aparaturnya penegak hukum khususnya Kepolisian Republik Indonesia secara keseluruhan dalam melakukan studi banding berkaitan dengan pelaksanaan tugasnya untuk melindungi, mengayomi, dan melayani masyarakat di manapun mereka ditugaskan.
- c. Sebagai bahan referensi atau rujukan untuk dikaji ulang kembali bagi aparaturnya penegak hukum khususnya Kepolisian Republik Indonesia.
- d. Dapat memberikan jalan keluar yang akurat terhadap permasalahan yang diteliti dan disamping itu hasil penelitian ini dapat menghasilkan teori-teori baru serta pengembangan teori-teori yang sudah ada.
- e. Seluruh lapisan juga mesti memahami tentang aturan-aturan secara menyeluruh dalam hal yang berkaitan dengan perbuatan pelaku yang melakukan pelanggaran lalu lintas, hal tersebut, perlu dipahami secara mendalam, sehingga seluruh aturan hukum, yang mengetahui hal-hal tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

1.5. Keaslian Penelitian

Berdasarkan pengamatan serta penelusuran kepustakaan yang dilakukan di perpustakaan Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area dan universitas lain yang ada di Indonesia belum ada penelitian sebelumnya yang

berjudul “Penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan (Studi Pada Polres Langkat)“. Beberapa penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini adalah:

1. Hasil penelitian A.A. Mahendra Putra (2018)⁶ dengan judul Pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Terkait Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Wilayah Hukum Polresta Denpasar, diperoleh bahwa mekanisme pengurusan SIM yang diterapkan Satlantas Polresta Denpasar sulit. Faktor - Faktor yang mempengaruhi kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Kota Denpasar. Faktor Pendukung dan faktor penghambat yaitu Unit Patroli mendukung pelaksanaan kegiatan pelanggaran pengendara kendaraan yang tidak memiliki SIM, dan masyarakat yang kurang mematuhi rambu-rambu lalu lintas dikarenakan belum mengikuti ujian dan belum lulus ujian kepemilikan SIM.
2. Hasil penelitian Himawan Prastyo Putra (2018)⁷ dengan judul Implementasi UU No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Kendaraan Bermotor yang Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) di Kota Semarang, diperoleh bahwa Penerapan UU No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan, khususnya kewajiban dalam

⁶ A.A. Mahendra Putra, 2018, *Pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Terkait Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Wilayah Hukum Polresta Denpasar*, Jurnal Kertha Negara Vol. 6 No. 1.

⁷ Himawan Prastyo Putra, 2018, *Implementasi UU No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Kendaraan Bermotor yang Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) di Kota Semarang*, Universitas Negeri Semarang, Semarang.

memiliki surat izin mengemudi (SIM) telah berjalan dengan baik dan efektif. Namun keefektifan UU ini tidak berjalan dengan mulus setiap saat, karena satlantas polrestabes kota Semarang masih sering menemukan pelanggaran pengendara baik roda 2 (dua) atau roda 4 (empat). Dan kedua, Dalam tindakan apabila menemukan pengendara yang tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM) satlantas kota Semarang dapat melakukan tindak lain selain undang-undang yaitu dengan diskresi atau terobosan hukum.

3. Hasil penelitian Rajadianto (2019)⁸ dengan judul Pelaksanaan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang LaluLintas dan Angkutan Jalan terhadap Penertiban SIM di Kota Makassar, diperoleh bahwa ketentuan hukum tentang keharusan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) pada dasarnya berpedoman pada Undang- undang No. 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 77 ayat 1. Selain itu, keharusan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) berfungsi sebagai sarana identifikasi, alat bukti, sarana upaya paksa dan sarana perlindungan bagi masyarakat.

Berdasarkan Gap penelitian yang ditemukan memberikan peluang untuk memperdalam kajian tentang penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 di Polres Langkat masih menghadapi berbagai tantangan, mulai dari rendahnya kesadaran masyarakat dalam pengurusan SIM. Kajian ini menekankan pentingnya edukasi, penegakan hukum, dan penguatan infrastruktur sebagai langkah strategis untuk meningkatkan kepemilikan SIM di masyarakat, khususnya di wilayah

⁸ Rajadianto, 2019, *Pelaksanaan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penertiban SIM di Kota Makassar*, Universitas Islam Alaudin, Makassar.

pedesaan seperti Langkat. Dengan mengisi celah ini, diharapkan dapat diperoleh wawasan yang lebih holistik dan aplikatif dalam meningkatkan tingkat kepemilikan SIM dan meminimalkan pelanggaran lalu lintas.

1.6. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teori diperlukan sebagai landasan dari teori atau dukungan teori untuk memperkuat kebenaran dari permasalahan yang dihadapi dalam penelitian. Dalam sebuah tulisan ilmiah kerangka teori adalah hal yang sangat penting, karena dalam kerangka teori tersebut akan dimuat teori-teori yang relevan dalam menjelaskan masalah yang sedang diteliti. Kemudian kerangka teori ini digunakan sebagai landasan teori atau dasar pemikiran dalam penelitian yang dilakukan. Karena itu adalah sangat penting bagi seorang peneliti untuk menyusun kerangka teori yang memuat pokok-pokok pemikiran yang akan menggambarkan dari sudut mana suatu masalah akan disoroti.⁹ Kerangka teori juga membantu seorang penulis dalam menentukan tujuan dan arah penelitian, serta sebagai dasar penelitian agar langkah yang ditempuh selanjutnya dapat jelas dan konsisten.¹⁰

a. Teori Sistem Hukum

Grand theory yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori sistem hukum oleh Friedman. Teori *legal system* atau teori sistem hukum dari Friedman menyatakan bahwa hukum harus dilihat sebagai suatu sistem.

⁹H. Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Gajah Mada University Press, 2005, Yogyakarta, halaman 39.

¹⁰Koentjaraningrat, 2010, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Gramedia, Jakarta, halaman 65.

Lawrence M. Friedman dalam bukunya yang berjudul *The Legal System: A Social Science Perspective*, menyatakan bahwa setiap sistem hukum selalu mengandung tiga komponen, yaitu komponen struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*), dan budaya hukum (*legal culture*). *A legalsistem in acctual operation is complex organism in which structure, substance, and culture interact.*¹¹ Artinya, sistem hukum dalam kenyataan sulit untuk dilaksanakan dalam berbagai organisasi yang akan mempengaruhi struktur, substansi, dan budaya.

Penjelasan komponen-komponen di atas adalah sebagai berikut.

- 1) Komponen struktural (*legal structure*) dari suatu sistem hukum mencakup berbagai institusi yang diciptakan oleh sistem hukum tersebut dengan berbagai macam fungsinya dalam mendukung bekerjanya sistem tersebut. Salah satu diantaranya lembaga tersebut adalah pengadilan. Mengenai hal ini Friedman menulis *“First many features of a working legal system can be called structural – the moving part, so to speak of the machine. Courts are simple and obvious example...”*¹² Artinya, salah satu bentuk bekerjanya sistem hukum dapat disebut sebagai struktur yang merupakan bagian mekanisme pengadilan. Pengadilan adalah contoh yang nyata dan sederhana. Komponen struktural yang dikaji dalam kaitannya dengan permasalahan penelitian adalah penegak hukum terhadap

¹¹ Lawrence M. Friedman, 1969, *The Legal System : A Social Science Perspective*, Russel Sage Foundation, New York, halaman 16.

¹² Lawrence M. Friedman, 1969, *On Legal Development Dalam: Rutgers Law Rivies, Vol. 2*, halaman 27.

pelaksanaan peraturan perkawinan antar-wangsa. Yang termasuk struktur hukum/penegak hukum dalam perkawinan antar-wangsa adalah raja, Hakim Raad Kertha/Pendeta (brahmana) dan Hakim Pengadilan Negeri.

- 2) Komponen substansi hukum (*legal substance*), Friedman menyatakan sebagai “...*the actual product of the legal system*”.¹³ Menurutnya, pengertian substansi hukum meliputi aturan-aturan hukum, termasuk kaidah-kaidah hukum yang tidak tertulis, lontar-lontar yang mengatur perkawinan antar-wangsa serta sanksi menurut perkembangannya,
- 3) Komponen budaya hukum (*legal culture*). Sebelum dijelaskan lebih lanjut tentang budaya hukum, struktur dan substansi sering juga disebut sistem hukum. Budaya hukum oleh Friedman didefinisikan sebagai ...”*attitudes and values that related to law and legal system, together with those attitudes and values effecting behavior related to law and its institutions, either positively or negatively*”.¹⁴ Artinya, sikap-sikap dan nilai-nilai yang ada hubungannya dengan hukum atau sistem hukum, berikut sikap-sikap dan nilai-nilai yang memberi pengaruh kepada tingkah laku yang berkaitan dengan hukum dan institusi hukum, baik positif maupun negatif.

Ketiga unsur sistem hukum tersebut berhubungan satu sama lain, dan mempunyai peranan yang tidak dapat dipisahkan satu persatu. Ketiga unsur ini merupakan satu kesatuan yang menggerakkan sistem hukum yang ada agar

¹³*Ibid*, halaman 27.

¹⁴*Ibid*, halaman 28.

berjalan dengan lancar. Sebagai perumpamaan, struktur hukum (*legal struktur*) merupakan mesin yang menghasilkan sesuatu, substansi hukum (*legal substance*) merupakan orang yang memutuskan untuk menjalankam mesin serta membatasi penggunaan mesin. Apabila satu dari ke tiga unsur sistem hukum ini tidak berfungsi, menyebabkan sub sistem lainnya terganggu.

Hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ide-ide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudan kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya penegakan hukum (*law enforcement*) yang baik.¹⁵ Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangannya belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksanaanya.¹⁶

Hukum sebagai sistem menurut pandangan Ediwarmen adalah sesuatu kesatuan yang bersifat komplek yang terdiri dari bagian-bagian yang berhubungan satu sama lain.¹⁷ Menurut Sunaryati Hartono dalam Ediwarmen bahwa hukum sebagai sistem terdiri dari: Pertama, asas-asas hukum. Kedua, peraturan atau norma hukum. Ketiga, sumber daya manusia yang profesional, bertanggungjawab

¹⁵ Munir Fuady, 2013, *Dinamika Teori Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, halaman 40.

¹⁶ Achmad Ali, 2012, *Keterpurukan Hukum di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, halaman 97.

¹⁷ Ediwarmen, 2016. *Monograf Metode Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi)*, Genta Publishing, Medan, halaman 6.

dan sadar hukum. Keempat, pranata-pranata hukum. Kelima, lembaga-lembaga hukum termasuk struktur organisasinya, kewenangannya, proses dan prosedur, mekanisme kerja. Keenam, sarana dan prasarana hukum. Ketujuh, budaya hukum yang tercermin oleh perilaku pejabat (eksekutif, legislatif maupun yudikatif), tetapi juga perilaku masyarakat (termasuk pers) yang di Indonesia cenderung menghakimi sendiri sebelum benar-benar dibuktikan seorang tersangka atau tergugat benar-benar bersalah melakukan suatu kejahatan atau perbuatan tercela. Dalam hal hukum sebagai sistem ini dipahami diharapkan hukum akan efektif di dalam penerapannya.¹⁸

Pandangan Sunaryati Hartono ditegaskan kembali oleh Ediwarman sebagai berikut: “Hukum sebagai suatu sistem sebagaimana yang dikemukakan oleh Sunaryati Hartono tersebut di atas harus berjalan secara seimbang dari ketujuh unsur tersebut dan tidak bisa dijalankan secara parsial, karena jika dijalankan secara parsial maka sistem tidak jalan. Sistem dapat berjalan dengan baik jika ketujuh unsur itu berjalan secara seimbang”.¹⁹

Senada atau sependapat dengan Sajipto Rahardjo menyebutkan bahwa berbicara soal hukum pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dari asas-asas paradigma hukum yang terdiri atas fundamental hukum dan sistem hukum. Beberapa fundamental hukum diantaranya legislasi, penegakan dan peradilan sedangkan sistem hukum meliputi substansi, struktur dan kultur hukum.

¹⁸*Ibid*, halaman 7-9.

¹⁹*Ibid*, halaman 9.

Kesemuanya itu sangat berpengaruh terhadap efektivitas kinerja sebuah hukum. Dari beberapa definisi tersebut, dapat kita artikan bahwa berfungsinya sebuah hukum merupakan pertanda bahwa hukum tersebut telah mencapai tujuan hukum, yaitu berusaha untuk mempertahankan dan melindungi masyarakat dalam pergaulan hidup. Tingkat efektivitas hukum juga ditentukan oleh seberapa tinggi tingkat kepatuhan warga masyarakat terhadap aturan hukum yang telah dibuat.²⁰

Menurut Achmad Ali jika suatu aturan hukum dapat ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, maka dapat diartikan bahwa aturan hukum tersebut efektif.²¹ 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.

b. Teori Penegakan Hukum

²⁰ Sajtipto Rahardjo, 2005, *Permasalahan Hukum di Indonesia*, Alumni, Bandung, halaman 33.

²¹ Achmad Ali, 2012, *Keterpurukan Hukum di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, halaman 98.

Midle theory dengan teori penegakan hukum untuk memperkuat teori utama. Penegakan hukum pada prinsipnya harus dapat memberi manfaat atau berdaya guna (*utility*) bagi masyarakat, namun di samping itu masyarakat juga mengharapkan adanya penegakan hukum untuk mencapai suatu keadilan. Kendatipun demikian tidak dapat kita pungkiri, bahwa apa yang dianggap berguna (secara sosiologis) belum tentu adil, begitu juga sebaliknya apa yang dirasakan adil (secara filosofis), belum tentu berguna bagi masyarakat.²²

Masyarakat hanya menginginkan adanya suatu kepastian hukum, yaitu adanya suatu peraturan yang dapat mengisi kekosongan hukum tanpa menghiraukan apakah hukum itu adil atau tidak. Kenyataan sosial seperti ini memaksa pemerintah untuk segera membuat peraturan secara praktis dan pragmatis, mendahulukan bidang-bidang yang paling mendesak sesuai dengan tuntutan masyarakat tanpa perkiraan strategis, sehingga melahirkan peraturan-peraturan yang bersifat tambal sulam yang daya lakunya tidak bertahan lama, akibatnya kurang menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan dalam masyarakat.

Penegakan hukum dapat menjamin kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum pada era modernisasi dan globalisasi saat ini dapat terlaksana, apabila berbagai dimensi kehidupan hukum selalu menjaga

²² Barda Nawawi Arief, 2006, *Bunga Rampai Kebijakan Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, halaman 12.

keselarasan, keseimbangan dan keserasian antara moralitas sipil yang didasarkan oleh nilai-nilai aktual di dalam masyarakat beradab.²³

Penegakan hukum dalam suatu negara dipengaruhi oleh banyak faktor, diantaranya adalah sistem hukum itu sendiri. Sistem hukum menurut Friedman merupakan suatu sistem yang meliputi substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum. Substansi hukum adalah aturan norma, dan pola perilaku manusia yang berada dalam sistem itu. Substansi hukum tidak hanya sebatas pada persoalan hukum tertulis *law books* saja, tetapi juga termasuk living law atau hukum yang berlaku dan hidup dalam masyarakat.

Struktur hukum atau legal structure yang merupakan institusionalisasi ke dalam entitas-entitas hukum, seperti struktur pengadilan tingkat pertama, pengadilan tingkat banding, dan pengadilan tingkat kasasi, jumlah hakim serta *integrated justice system*. Friedman menegaskan bahwa hukum memiliki elemen pertama dari sistem hukum adalah struktur hukum, tatanan kelembagaan, dan kinerja lembaga. Budaya hukum atau legal culture adalah sikap-sikap dan nilai-nilai yang berhubungan dengan hukum.²⁴ Ketiga subsistem hukum tersebut sangat berpengaruh terhadap penegakan hukum.

Penegakan hukum di Indonesia saat sekarang ini dirasakan oleh masyarakat tidak atau belum menunjukkan hasil sebagaimana yang diharapkan. Aparat penegak hukum masih pilih tebang dalam melakukan penegakan hukum. Hukum masih dirasakan tajam ke bawah tetapi tumpul ke atas. Asas persamaan

²³ Mardjono Reksodiputro, 2004, *Sistem Peradilan Pidana (Peran Penegak Hukum Melawan Kejahatan), Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, halaman 76.

²⁴ Ade Maman Suherman, 2004, *Pengantar Perbandingan Sistem Hukum, Civil Law, Common Law, Hukum Islam*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, halaman 11-12.

dihadapan hukum belum terimplementasi dengan baik. Artinya, dalam melakukan penegakan hukum, aparat penegak hukum masih membedakan, siapa yang melakukan perbuatan melawan hukum. Mereka akan mendapatkan perlakuan yang berbeda dalam penanganan perkaranya. Mereka yang mempunyai kekuasaan akan berbeda perlakuannya dengan masyarakat biasa ketika sama-sama melakukan pelanggaran hukum, Untuk memperbaiki penegakan hukum di Indonesia agar berkeadilan, semua subsistem hukum (substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum) harus diperbaiki.

Memperbaiki penegakan hukum harus memperbaiki semua elemen dalam subsistem hukum. Perbaikan penegakan hukum dapat dimulai dari substansi hukum. Substansi hukum di Indonesia banyak dipengaruhi oleh kepentingan politik, bahkan juga oleh kepentingan dunia usaha. Sejarah Indonesia menunjukkan bahwa buruknya substansi hukum di Indonesia disebabkan oleh sistem politik yang tidak demokratis. Itulah sebabnya, langkah penting yang ditempuh adalah mengubah struktur politik menuju ke arah yang lebih demokratis, dengan alasan bahwa tidak mungkin ditegakkan hukum di dalam sistem politik yang tidak demokratis.

Studi-studi tentang hubungan hukum dan politik menunjukkan bahwa sistem politik yang demokratislah yang dapat melahirkan hukum responsif dan mendorong tegaknya supremasi hukum. Sedangkan sistem politik yang

nondemokratis hanya akan melahirkan hukum-hukum yang ortodoks baik dalam pembuatannya maupun dalam penegakannya.²⁵

Hukum responsif dari Philippe Nonet dan Philip Selznick menempatkan hukum sebagai sarana respons terhadap ketentuan-ketentuan sosial dan aspirasi publik. Sesuai dengan sifatnya yang terbuka, tipe hukum responsif mengedepankan akomodasi untuk menerima perubahan-perubahan sosial demi mencapai keadilan dan emansipasi politik.²⁶

Perkembangan hukum berikutnya tidak hanya dipengaruhi oleh kepentingan politik, tetapi dipengaruhi pula oleh kepentingan dunia usaha. Hal ini dapat dilihat dalam kenyataannya yang berkembang saat sekarang ini, mereka yang menguasai ekonomi dapat membeli hukum. Bahkan perbuatan melawan hukum, terutama kasus korupsi saat sekarang ini tidak dimulai dari birokrasi pemerintahan, tetapi justru bermula dari korporasi. Oleh karena itu, pembentukan hukum harus terhindar dari kepentingan politik dan kepentingan dunia usaha. Pembentukan hukum harus benar-benar untuk menyalurkan aspirasi masyarakat, memberikan perlindungan hukum dan keadilan bagi masyarakat, bukan untuk kepentingan politik kelompok tertentu, apalagi kepentingan ekonomi atau kepentingan dunia usaha. Pembaharuan substansi hukum yang berorientasi pada kepentingan masyarakat, perlindungan hukum dan keadilan bagi masyarakat diharapkan dapat meningkatkan penegakan hukum.

²⁵ Moh. Mahfud MD, 2010, *Perdebatan Hukum Tata Negara Pasca Amandemen Konstitusi, Rajawali Pers*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, halaman 178.

²⁶ Bernard L Tanya, 2010, *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publishing, Yogyakarta, halaman 205.

Subtansi hukum yang responsif dapat dicapai dengan adanya keterlibatan atau partisipasi masyarakat. Meskipun demokrasi di Indonesia dijalankan dengan sistem perwakilan, akan tetapi kita tidak dapat menyandarkan sepenuhnya pada wakil rakyat dalam pembentukan hukum. Masyarakat, terutama masyarakat yang terdampak langsung akibat dibentuknya sebuah aturan hukum harus diberikan kesempatan untuk menyampaikan aspirasinya. Hukum yang dibentuk dengan adanya partisipasi masyarakat akan dapat berlaku efektif baik secara sosiologis maupun secara filosofis.

Hukum itu akan dapat diterima dan akan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat sesuai dengan tujuan hukum yaitu keadilan, kepastian hukum, dan kesejahteraan. Perbaikan atau peningkatan kualitas penegakan hukum tidak hanya memperbaiki substansi hukum saja, tetapi juga memperbaiki struktur hukumnya. Permasalahan yang esensial kaitannya dengan penegakan hukum di Indonesia bukan hanya semata-mata terhadap produk hukum atau substansi hukumnya yang tidak responsif saja, akan tetapi juga berasal dari faktor aparat penegak hukumnya.

Untuk meletakkan pondasi penegakan hukum, maka pilar yang utama adalah penegak hukum yang mampu menjalankan tugasnya dengan jujur, adil, dan mempunyai integritas yang tinggi. Aparat penegak hukum dalam memahami dan menjalankan aturan harus berlandaskan pada prinsip nilai-nilai kemanusiaan dan keadilan yang hidup dan berkembang dalam masyarakat. Artinya aparat penegak hukum bukan hanya menjadi corongnya Undang-undang, akan tetapi dapat mengimplementasikan hukum sesuai dengan rasa kemanusiaan dan keadilan.

Faktor-aktor utama yang peranannya sangat menonjol dalam proses penegakan hukum adalah polisi, jaksa, advokad atau pengacara, dan juga hakim. Para penegak hukum tersebut dapat dilihat dari dua sisi, yaitu sebagai orang pribadi dan sebagai institusi. Para penegak hukum sebagai orang atau unsur manusia dengan kualitas, kualifikasi, dan kultur kerjanya masing-masing. Dalam pengertian ini persoalan penegakan hukum sangat tergantung pada aktor, pelaku, pejabat atau aparat penegak hukum itu sendiri. Penegak hukum dapat pula dilihat sebagai suatu institusi, badan, atau organisasi dengan kualitas birokrasinya sendiri-sendiri. Dalam hal ini kita melihat penegakan hukum dari sudut kelembagaan yang pada kenyatannya belum terinstitusionalisasikan secara rasional dan impersonal. Akan tetapi, kedua sisi penegak hukum tersebut perlu dipahami secara komprehensif dengan melihat pula keterkaitannya satu sama lain serta keterkaitannya dengan berbagai faktor dan elemen yang terkait dengan hukum itu sendiri sebagai suatu sistem yang rasional.²⁷

Penegak hukum dalam menyelesaikan suatu perkara juga tidak dapat dilepaskan dari pengaruh sistem nilai yang dianutnya. Oleh karena itu, penegak hukum harus dapat menghindarkan diri dari kepentingan pribadi dan hawa nafsunya, serta mempunyai kepekaan moral dan hati nurani dalam menyelesaikan suatu perkara.

c. Teori Kewenangan

Applied theory yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori kewenangan. Secara konseptual, istilah wewenang atau kewenangan sering

²⁷ Jimly Asshiddiqie, 2006, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, halaman 386.

disejajarkan dengan istilah Belanda “*bevoegdheid*” (yang berarti wewenang atau berkuasa). Menurut pengertian umum atau bahasa, kata wewenang adalah (1) hak dan kekuasaan untuk bertindak atau melakukan sesuatu; (2) kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang lain.²⁸

Kewenangan sering disejajarkan dengan istilah wewenang. Istilah wewenang digunakan dalam bentuk kata benda dan sering disejajarkan dengan istilah “*bevoegheid*” dalam istilah hukum Belanda. Menurut Phillipus M. Hadjon, jika dicermati ada sedikit perbedaan antara istilah kewenangan dengan istilah “*bevoegheid*”. Perbedaan tersebut terletak pada karakter hukumnya. Istilah “*bevoegheid*” digunakan dalam konsep hukum publik maupun dalam hukum privat. Dalam konsep hukum kita istilah kewenangan atau wewenang seharusnya digunakan dalam konsep hukum publik.²⁹

Pengertian wewenang menurut H.D. Stoud adalah: “*Bevoegheid wet kan worden omscreven als het geheel van bestuurechtelijke bevoegdheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten in het bestuurechtelijke rechtsverkeer*”. (wewenang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintah oleh subjek hukum publik dalam hukum publik).³⁰

Dalam kasanah kajian dan literatur-literatur ilmu hukum, sering ditemukan istilah kewenangan atau wewenang. Dari sekian banyaknya hasil kajian dan

²⁸Anton M. Moeliono, dkk., 2015, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, halaman 533.

²⁹Philipus M. Hadjon, *Tentang Wewenang*, Makalah, Universitas Airlangga, Surabaya, tanpa tahun, halaman 1.

³⁰ Stout HD, 2014, *de Betekenissen van de wet*, dalam Irfan Fachruddin, *Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah*, Alumni, Bandung, halaman 4.

literatur tersebut dapat ditarik benang merah bahwa wewenang merupakan konsep inti dari semua pembahasan Hukum Administrasi Negara dan Hukum Tata Negara. Demikian pentingnya aspek kewenangan ini sehingga tidak berlebihan apabila F.A.M Stroink dan J.G. Steenbeek berpendapat bahwa konsep tentang kewenangan adalah istilah kolektif dalam Hukum Tata Negara dan Administrasi (“*Het Begrip bevoegdheid is dan ook een kembegrip in he staats-en administratief recht*”).³¹ Tetapi dalam penelitian ini dari segi hukum pidana, kepolisian mempunyai wewenang untuk menerbitkan SIM kendaraan perseorangan.

Wewenang merupakan bagian yang sangat penting, karena pemerintahan baru dapat menjalankan fungsinya atas dasar wewenang yang diperolehnya. Keabsahan tindakan pemerintahan diukur berdasarkan wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Perihal kewenangan dapat dilihat dari Konstitusi Negara yang memberikan legitimasi kepada Lembaga Negara dan pejabat pemerintah dalam menjalankan fungsinya. Wewenang adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan dan perbuatan hukum.

2. Kerangka Konsep

Konsep merupakan suatu kesatuan pengertian tentang sesuatu hal atas persoalan yang perlu dirumuskan. Dalam merumuskannya, peneliti harus dapat menjelaskan sesuai dengan maksud peneliti memakai konsep tersebut. Oleh karena itu, peneliti harus “konsisten” dalam memakainya.

³¹ Nur Basuki Winarno, 2012, *Penyalahgunaan Wewenang dan Tindak Pidana Korupsi*, Laksbang Mediatama, Yogyakarta, halaman 65.

Kerangka konsep merupakan model konseptual yang berkaitan dengan bagaimana seorang peneliti menyusun teori atau menghubungkan secara logis beberapa faktor yang dianggap penting untuk masalah. Menurut Burhan Ashshofa, suatu konsep merupakan abstraksi mengenai suatu fenomena yang dirumuskan atas dasar generalisasi dari jumlah karakteristik kejadian, keadaan, kelompok atau individu tertentu.³²

Adapun uraian dari pada konsep yang dipakai dalam penelitian ini adalah:

- a. Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah Kepolisian Nasional di Indonesia yang bertanggung jawab langsung di bawah Presiden, mengemban tugas-tugas Kepolisian di seluruh wilayah Indonesia yaitu memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; menegakkan hukum; dan memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.³³
- b. Pelaksanaan adalah suatu tindakan dari proses kebijakan segera setelah undang-undang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang, dan selanjutnya dilakukan oleh pemerintah, individu secara pribadi atau kelompok masyarakat untuk mencapai tujuan.
- c. SIM adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendaraan bermotor.

³² Burhan Ashshofa, 2006, *Metodologi Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, halaman 19.

³³ Depdikbud, 2015, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, halaman 215.

1.7. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam penulisan tesis ini adalah metode penelitian yuridis empiris, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka (data sekunder) atau penelitian hukum perpustakaan terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.³⁴ Penelitian hukum normatif, penelitian hukum empiris, yang biasanya disebut juga dengan penelitian kombinasi yang menggabungkan kedua pendekatan tersebut. Ketiganya digunakan untuk mengeksplorasi hukum dari berbagai sudut pandang, baik dari aspek teoretis yang tertulis maupun dalam penerapannya di masyarakat.³⁵

Penelitian hukum empiris adalah penelitian yang berfokus pada aspek sosial dari hukum dan mengkaji bagaimana hukum beroperasi dalam praktik di masyarakat. Penelitian ini bersifat induktif, di mana peneliti mengumpulkan data dari lapangan melalui berbagai metode seperti survei, wawancara, dan observasi. Tujuan utama penelitian hukum empiris adalah untuk mengevaluasi efektivitas hukum dalam mencapai tujuannya, serta untuk mengidentifikasi kesenjangan antara norma hukum dan realitas sosial³⁶.

³⁴ Ediwarman, 2016, *Monograf Metode Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi)*, Genta Publishing, Medan, halaman 24.

³⁵ Isnaini, 2024, *Teori dan Metodologi Penulisan & Penelitian Ilmu Hukum*, PT. Pustaka Pratama Edukasia, Medan. halaman 20.

³⁶ *Ibid*, halaman 167

2. Sifat Penelitian

Penelitian dalam tesis ini adalah bersifat deskriptif analisis.³⁷ Penelitian yang bersifat deskriptif analisis merupakan suatu penelitian yang menggambarkan, menelaah, menjelaskan dan menganalisis suatu peraturan hukum. Penelitian ini merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari suatu hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya.³⁸

3. Data dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan bahan yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan, dari penelitian kepustakaan dikumpulkan data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.³⁹

a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, traktat, dan lainya yang berkaitan dengan Penerapan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan (Studi Pada Polres Langkat). Dalam penelitian ini adalah:

1) Undang-undang Dasar Republik Indonesia 1945.

³⁷ Bambang Waluyo, 2014, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, halaman 8.

³⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2015, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, halaman 43.

³⁹*Ibid*, halaman 39.

- 2) Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.
 - 3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan.
 - 4) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti Undang-undang kekuasaan kehakiman dan bahan bacaan yang relevan.
- c. Bahan tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus dan literatur-literatur ilmu pengetahuan hukum yang berkaitan dengan hukum pidana serta keterangan-keterangan yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Penelitian normatif, data yang diperlukan adalah data sekunder. Data sekunder tersebut mempunyai ruang lingkup yang sangat luas, sehingga meliputi surat-surat pribadi, buku-buku harian, sampai pada dokumen-dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah.⁴⁰

4. Metode Pendekatan

Metode penelitian sangat penting dalam menganalisa sebuah penelitian.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif

⁴⁰ Abdur Kadir Muhammad, 2014, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, halaman 122.

yaitu suatu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti dan menelaah pustaka atau data sekunder yaitu dengan metode pendekatan kasus dan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu dilakukan dengan menelaah ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

5. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik sebagai berikut:

a. Wawancara

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik wawancara, yaitu wawancara mendalam (*depth interview*) dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan atau orang yang diwawancarai dengan atau tanpa menggunakan *guide* wawancara, dimana pewawancara dan informan terlibat dalam kehidupan yang relatif lama.⁴¹ Untuk mempermudah dalam melakukan wawancara, maka pertanyaan-pertanyaan yang akan ditanyakan disusun sedemikian rupa yang dijadikan pedoman dalam melakukan wawancara. Pertanyaan-pertanyaan tersebut didesain sedemikian rupa sehingga hal-hal yang dibutuhkan untuk menjawab masalah penelitian dapat ditemukan dengan lengkap.

⁴¹ Burhan Bugin, 2007, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial*, Kencana, Jakarta, halaman 108.

- b. Dokumentasi, yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan catatan-catatan atau dokumen yang ada di lokasi penelitian serta sumber-sumber lain yang relevan dengan objek penelitian.

6. Analisis Data

Analisis data adalah suatu proses mengatur urutan data, membuatnya ke dalam suatu pola, kategori, dan suatu uraian dasar.⁴² Analisis data dalam penelitian ini menggunakan secara kualitatif, yaitu didasarkan pada relevansi data dengan permasalahan, bukan berdasarkan banyaknya data (kuantitatif). Analisis kualitatif ini dengan norma-norma, asas-asas, prinsip-prinsip, konsep-konsep, doktrin-doktrin.⁴³

Dalam penelitian, setelah data terkumpul, langkah selanjutnya adalah mengadakan analisis data. Data mentah yang telah terkumpul tidak ada gunanya jika tidak dianalisis. Analisis data merupakan hal yang penting dalam metode ilmiah karena dengan analisis data tersebut dapat diberi arti dan makna yang berguna untuk menyelesaikan masalah penelitian.

Untuk menganalisis data yang telah terkumpul, maka metode analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif, yaitu teknik deskriptif non statistik. Metode ini digunakan untuk data nonangka maka analisis yang digunakan juga analisis non statistik dengan menggunakan metode induktif, yaitu cara berpikir

⁴² Lexy J. Moleong, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosda Karya, Bandung, halaman 103.

⁴³*Ibid.*, halaman 306 dan 310-311.

yang bertolak dari hal-hal yang bersifat khusus, kemudian digeneralisasikan ke dalam kesimpulan yang umum. Dengan demikian teori digunakan sebagai alat, ukuran dan instrumen atau sebagai pisau analisis dalam melihat permasalahan terhadap Analisis Yuridis Pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan(Studi Pada Polres Langkat).



BAB II

PERSYARATAN KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN DI INDONESIA

2.1. Hukum

2.1.1. Arti Hukum

Untuk membuat definisi hukum adalah sulit dan sampai sekarang masih dicari-cari. Seandainya ada yang mendefinisikan, maka definisinya akan dipengaruhi oleh latar belakang mereka masing-masing. Hal ini sesuai dengan Utrecht yang sependapat dengan Apeldoorn, bahwa untuk memberikan suatu definisi tepat tentang hukum adalah tidak mungkin.⁴⁴ Sebagai gejala masyarakat atau gejala sosial, hukum baru ada apabila ada masyarakat. Tanpa adanya masyarakat tidak akan ada hukum. Dan hukum akan selalu berkembang seiring dengan pertumbuhan masyarakat. Karena hubungan di dalam masyarakat bermacam-macam serta mencakup banyak segi dan aspek, maka ruang lingkup hukum sedemikian luasnya sehingga dapat dikatakan luasnya tak terbatas dan oleh karenanya tidak mungkinlah dibuat batasan yang tepat. Karena itulah maka untuk menjawab apakah hukum itu sebaiknya diadakan pembahasan tentang arti hukum dari segi etimologi. Kata hukum berasal dari bahasa Arab dan merupakan bentuk tunggal. Kata jamaknya adalah “Alkas”, yang selanjutnya diambil alih dalam

⁴⁴Soeroso, 2006, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Bandung, halaman 12.

bahasa Indonesia menjadi “Hukum”.⁴⁵ Di dalam pengertian hukum terkandung pengertian bertalian erat dengan pengertian yang dapat melakukan paksaan.

Dari uraian tersebut Borst mengemukakan pengertian hukum ialah keseluruhan peraturan bagi kelakuan atau perbuatan manusia di dalam masyarakat, yang pelaksanaannya dapat dipaksakan dan bertujuan mendapatkan tata atau keadilan.⁴⁶ Selanjutnya Utrecht merumuskan pengertian hukum sebagai “Himpunan petunjuk-petunjuk hidup tata tertib suatu masyarakat dan seharusnya ditaati oleh anggota masyarakat yang bersangkutan”.⁴⁷

Berdasarkan kedua pendapat di atas, dapat dikatakan bahwa hukum itu memuat aturan mengenai hal yang layak dan tidak layak untuk dilakukan menurut pendapat umum yang seharusnya ditaati dan dipatuhi. Selain itu juga, hukum mengatur segala tingkah laku manusia di dalam pergaulannya dimasyarakat. Untuk melengkapi pengertian hukum di atas, berikut ini terdapat pengertian hukum dari beberapa pakar yang dikutip oleh Soeroso:⁴⁸

1) Immanuel Kant

Hukum ialah keseluruhan syarat-syarat yang dengan ini kehendak bebas dari orang yang satu dapat menyesuaikan dengan diri dengan kehendak bebas dari orang yang lain, menuruti peraturan hukum tentang kemerdekaan.

⁴⁵ Poerwadarminta, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, halaman 59.

⁴⁶ Soeroso, *Op.cit*, halaman 27.

⁴⁷ *Ibid*, halaman 35.

⁴⁸ *Ibid*, halaman 36-39.

2) Leon Duguit

Hukum ialah aturan tingkah laku para anggota masyarakat, aturan yang daya penggunaannya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama dan yang jika dilanggar akan menimbulkan reaksi bersama terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.

3) E. M. Meyers

Hukum ialah semua aturan yang mengandung pertimbangan kesusilaan, ditujukan kepada tingkah laku manusia dalam masyarakat, dan yang menjadi pedoman bagi penguasa-penguasa negara dalam melakukan tugasnya.

4) M. H. Tirtaatmidjaya

Hukum ialah semua aturan (norma) yang harus diturut dalam tingkah laku tindakan-tindakan dalam pergaulan hidup dengan ancaman mesti mengganti kerugian, jika melanggar aturan-aturan itu akan membahayakan diri sendiri atau harta, umpamanya orang akan kehilangan kemerdekaannya, didenda dan sebagainya.

Dari beberapa rumusan pengertian hukum yang dikemukakan oleh para pakar di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hukum mengandung beberapa unsur sebagai berikut:

a) Peraturan-peraturan yang dibuat oleh yang berwenang

- b) Tujuan mengatur tata tertib kehidupan masyarakat
- c) Mempunyai ciri memerintah dan melarang
- d) Bersifat memaksa agar ditaati

2.1.2. Tujuan Hukum

Masing-masing anggota masyarakat mempunyai kepentingan yang beraneka ragam. Wujud dan jumlah kepentingannya tergantung pada wujud dan sifat kemanusiaan yang ada di dalam tubuh para anggota masyarakat masing-masing. Hawa nafsu masing-masing menimbulkan keinginan untuk mendapatkan kepuasan dalam hidupnya sehari-hari dan supaya segala kepentingannya terpelihara dengan sebaik-baiknya.

Untuk memenuhi keinginan tersebut timbul berbagai usaha untuk mencapainya yang mengakibatkan timbulnya anggota masyarakat baru. Akibat bentrokan tersebut masyarakat menjadi guncang dan keguncangan ini harus dihindari. Menghindarkan keguncangan dalam masyarakat inilah sebetulnya maksud daripada tujuan hukum, maka hukum menciptakan perbagai hubungan tertentu di dalam masyarakat. Hukum lahir karena dibutuhkan untuk mengatur berbagai macam hubungan yang terjadi diantara anggota masyarakat. Hal ini sejalan dengan pendapat Wirjono Prodjodikoro bahwa: “Tujuan hukum adalah mengadakan keselamatan, kebahagiaan dan tata tertib dalam masyarakat”.⁴⁹

⁴⁹ *Ibid*, halaman 56.

Selanjutnya menurut Apeldoorn mengatakan bahwa: “Tujuan hukum adalah mengatur tata tertib dalam masyarakat secara damai dan adil”.⁵⁰ Perdamaian berarti menunjukkan adanya keserasian tertentu antara ketertiban dan ketentraman, ketertiban diperlukan untuk melindungi kepentingan umum, sedangkan ketentraman diperlukan untuk melindungi kepentingan pribadi dalam kehidupan bersama. Kedua nilai tersebut berpasangan dan harus diserasikan supaya tidak mengganggu masyarakat atau individu-individu yang menjadi bagiannya.

Hukum membawa manusia kearah suasana yang diliputi dengan keadilan dan ketenangan dalam berinteraksi dan berinterelasi dengan manusia lainnya. Hukum berusaha menyelaraskan kepentingan-kepentingan individu dan kepentingan masyarakat sebisa mungkin. Dengan hukum dapat diusahakan tercapainya suatu keseimbangan yang harmonis dalam kehidupan bermasyarakat.

2.1.3. Fungsi Hukum dan Tugas Hukum

Hukum selalu mengikuti serta melekat pada manusia bermasyarakat. Dengan banyaknya peran hukum yang tak terhingga banyaknya itu, maka hukum mempunyai fungsi menertibkan dan mengatur pergaulan dalam masyarakat serta menyelesaikan masalah-masalah yang timbul.

Dalam perkembangan masyarakat fungsi hukum dapat terdiri dari:

- 1) Sebagai alat pengatur tata tertib hubungan masyarakat

⁵⁰*Ibid*, halaman 59.

- 2) Sebagai sarana untuk mewujudkan keadilan sosial lahir dan batin
- 3) Sebagai sarana penggerak pembangunan
- 4) Sebagai fungsi kritis.⁵¹

Hubungan antara tujuan hukum dan tugas hukum adalah pemberian kepastian hukum tertuju kepada ketertiban dan pemberian kesebandingan hukum tertuju kepada ketentraman atau ketenangan, artinya kehidupan bersama menjadi tertib hanya jika ada kepastian dalam hubungan antar sesama manusia yang dapat tenang jika yang diterima sebanding dengan perilaku atau tindakannya.

Menurut Friedman yang dikutip oleh Taneko fungsi itu meliputi:⁵²

- 1) Pengawasan/pengendalian sosial (*social control*)
- 2) Penyelesaian sengketa (*dispute settlement*)
- 3) Rekayasa sosial (*social engineering, redistributive, atau innovation*)

Berkaitan dengan ketiga fungsi di atas Taneko menjelaskan bahwa hukum sebagai sarana pengendalian sosial, bermakna secara esensial bahwa sistem hukum mengandung peraturan-peraturan perilaku yang benar dan setiap warga masyarakat membatasi beberapa perilaku sebagai penyimpangan, dan setiap masyarakat mempunyai tolok ukur tentang perilaku yang baik dan buruk.⁵³

Semua mengambil langkah-langkah untuk mendorong ke arah perilaku yang baik dan memberikan sanksi negatif bagi perilaku yang buruk. Adanya

⁵¹ Jimly Ashididqie dan M Ali Syafa'at, 2006, *Teori Kelsen Tentang Hukum*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, halaman 53.

⁵² *Ibid*, halaman 36.

⁵³ Soleman B Taneko, 2013, *Pokok Pokok Studi Hukum Dalam Masyarakat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, halaman 37-38.

pengendalian sosial di dalam masyarakat bertujuan untuk mendidik, mengajak atau bahkan memaksa warga masyarakat agar berperilaku sesuai dengan hukum. Pada pengendalian sosial, lembaga-lembaga hukum merupakan mesin yang penting. Dalam hal ini, lembaga hukum menerapkan peraturan hukum melalui cara-cara tertentu.

Fungsi hukum sebagai penyelesaian sengketa, dalam hal ini masyarakat menyediakan mekanisme untuk menyelesaikan sengketa serta pemecahan perselisihan yang terjadi di masyarakat. Sarana untuk menyelesaikan sengketa yang ada dimasyarakat biasanya melalui lembaga formal seperti pengadilan, namun tidak semua sengketa selalu dapat diselesaikan oleh lembaga formal tersebut, tetapi melalui lembaga informal yang ada.

Hukum sebagai sarana rekayasa sosial inovasi dan sosial engineering, menurut Raharjo bahwa hukum tidak saja digunakan untuk mengukur pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat dalam masyarakat, melainkan juga untuk mengarahkan pada tujuan-tujuan yang dikehendaki, menghapus kebiasaan-kebiasaan yang dipandang tidak sesuai lagi, menciptakan pola-pola kelakuan baru dan sebagainya".⁵⁴

Menurut Soerjono Soekanto mengatakan bahwa hukum itu mempunyai tiga fungsi, yaitu.⁵⁵

⁵⁴ Satjipto Raharjo, *Op.cit*, halaman 54.

⁵⁵ Soerjono Soekanto, 2013, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali, Jakarta, halaman 152.

- 1) Untuk memberikan pedoman kepada warga masyarakat, sebagaimana mereka harus bertingkah laku atau bersikap dalam menghadapi masalah-masalah dalam masyarakat yang terutama dalam menyangkut kebutuhan-kebutuhan pokok.
- 2) Untuk menjaga kebutuhan masyarakat yang bersangkutan.
- 3) Memberikan pegangan kepada masyarakat yang bersangkutan untuk mengadakan pengendalian sosial (*social control*).

Fungsi hukum yang diberikan oleh beberapa ahli tersebut, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa fungsi hukum itu meliputi:

- 1) Memberikan pedoman pada warga masyarakat dalam berperilaku;
- 2) Pengawasan sosial (*social control*);
- 3) Penyelesaian sengketa (*dispute settlement*);
- 4) Rekayasa sosial (*social engeneering*).

2.1.4. Kesadaran Hukum Masyarakat

Kesadaran hukum adalah suatu proses penilaian terhadap hukum yang berlaku atau hukum yang dikehendaki ada. Setiap manusia yang normal mempunyai kesadaran hukum, masalahnya adalah taraf kesadaran tersebut, yakni ada yang tinggi, sedang dan rendah. Tolok ukur untuk taraf-taraf kesadaran hukum adalah mencakup unsur-unsur pengetahuan tentang hukum, pemahaman terhadap hukum, sikap terhadap hukum dan perilaku hukum.

Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang tinggi apabila perilaku nyatanya sesuai dengan hukum yang berlaku. Dengan demikian maka taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum yang menunjukkan sampai sejauh mana perilaku nyata seseorang sesuai dengan hukum yang berlaku. Akan tetapi tidak setiap orang yang mematuhi hukum mempunyai kesadaran hukum yang tinggi. Hal ini disebabkan oleh karena faktor-faktor penyebab terjadinya kepatuhan hukum harus pula dipertimbangkan.

Faktor-faktor yang menyebabkan seseorang mematuhi hukum tersebut:

1. Rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar.
2. Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa
3. Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompok
4. Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum
5. Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai keterkaitan dan ketentraman.⁵⁶

Selanjutnya Djahiri mengemukakan faktor-faktor seseorang mematuhi hukum meliputi:⁵⁷

1. Patuh/sadar karena takut pada orang/kekuasaan/paksaan (*Authority*)
2. Patuh karena ingin dipuji (*Good Boy-Nice Girl*)
3. Patuh karena kiprah umum/masyarakat (*contract legality*)

⁵⁶ *Ibid*, halaman 30.

⁵⁷ A.K Djahiri, 2005, *Strategi Pengajaran Afektif Nilai Moral VCT dan Games Terhadap VCT*, Jurusan PMPKn FIPs IKIP Bandung, halaman 25.

4. Taat atas sadar adanya aturan dan hukum serta untuk ketertiban (*Law and order oriented*)
5. Taat karena memang hal tersebut memuaskan baginya
6. Patuh karena dasar prinsip etis yang layak universal

Dari uraian di atas kiranya nampak pertautan antara tingkat kepatuhan dengan motivasi/dasar kesadaran, dan karena masalah ini adalah masalah kejiwaan, maka hal ini berlaku kepatuhan ataupun kesadaran hampir tidak pernah ajeg abadi, terus-menerus, dia memiliki grafik naik turun tergantung pada keadaan atau stimulus serta kondisi mental dan fisik yang bersangkutan.

Dalam upaya meningkatkan kesadaran hukum masyarakat ada beberapa faktor penting yang dapat mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat. Soekanto menyebutkan beberapa faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat dalam kaitannya dengan kepatuhan hukum, yaitu sebagai berikut:⁵⁸

- a. *Compliance*, diartikan sebagai suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindarkan diri dari hukuman atau sanksi yang mungkin dikenakan jika seseorang melanggar hukum.
- b. *Identification*, terjadi bila kepatuhan terhadap kaidah hukum ada bukan karena nilai intrinstiknya, akan tetapi agar keanggotaan kelompok tetap

⁵⁸Soerjono Soekanto, 2000, *Polisi Dan Masyarakat*, Anidar Maju, Bandung, halaman 17.

terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah-kaidah hukum tersebut.

- c. *Internalization*, pada tahap ini seseorang mematuhi kaidah hukum dikarenakan secara intrinstik kepatuhan tadi mempunyai imbalan. Isi kaidah-kaidah tersebut adalah sesuai dengan nilai-nilai dari pribadi yang bersangkutan, atau oleh karena dia mengubah nilai-nilai yang semula dianutnya.
- d. Kepentingan-kepentingan para warga masyarakat terjamin oleh wadah hukum yang ada.

Berdasarkan faktor-faktor tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa kesadaran hukum masyarakat dapat berdiri sendiri-sendiri atau dapat pula merupakan gabungan dari keseluruhan atau sebagian dari keempat faktor di atas. Jadi kesadaran hukum masyarakat dapat dikarenakan takut sanksi yang akan diterima bila melanggar hukum. Atau kesadaran hukum masyarakat dapat dikarenakan adanya kepentingan-kepentingan masyarakat yang terjamin oleh hukum, bahkan kesadaran hukum masyarakat dapat dikarenakan masyarakat atau anggota masyarakat merasa hukum yang berlaku sesuai dengan nilai-nilai yang ada dalam dirinya.

Jika dikaitkan secara khusus dengan kesadaran hukum lalu lintas dan angkutan jalan, beberapa ahli mengungkapkan berbagai faktor penting yang turut

mempengaruhi tingkat kesadaran dan kepatuhan hukum terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.

Menurut Masripal Marhun dalam Komalasari, mengatakan bahwa faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum seseorang terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi faktor manusianya sendiri, kendaraan, jalan, dan lingkungan.⁵⁹

Selanjutnya dipertegas J. Salusu, seseorang melanggar peraturan lalu lintas dan angkutan jalan karena berbagai alasan internal. Apa yang dibuatnya itu sebenarnya dianggap itulah yang terbaik bagi dirinya pada saat itu. Pelanggaran lalu lintas dapat juga terjadi karena hal-hal yang berada diluar jangkauannya, sedang ada perubahan jalan, tidak ada trotoar, rambu-rambu lalu lintas tidak lengkap, terlalu banyak kendaraan. Semuanya merupakan faktor eksternal.⁶⁰

Faktor-faktor lain yang mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat selain beberapa faktor diatas menurut penulis adalah faktor masyarakat, yaitu bagaimana masyarakat memahami fungsi hukum dan mampu berpartisipasi dalam usaha penegakan hukum dengan sasaran terwujudnya kesadaran hukum.

Berdasarkan uraian-uraian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat, salah satunya adalah faktor penegak hukum dalam hal ini yaitu polisi lalu lintas. Sebagaimana yang di kemukakan oleh Chryshnanda

⁵⁹ Kokom Komalasari, 2008, *Pengaruh Motif Berafiliasi Status Sosial Ekonomi dan Proses Pembelajaran Terhadap Tingkat Kesadaran Hukum Lalulintas dan Angkutan Jalan Anggota Kesadaran di Kota Madya Bandung*, Tesis IKIP Bandung, halaman 147.

⁶⁰ *Ibid*, halaman 148.

bahwa Polri khususnya satuan lalu lintas telah berupaya secara terus menerus baik melalui kegiatan preventif meliputi kegiatan penjagaan, pengaturan, patroli dan dikmas lantas berupa penyuluhan tentang pengetahuan lalu lintas maupun kegiatan dalam penegakan hukum berupa penindakan terhadap para pelaku pelanggaran lalu lintas sebagai salah satu upaya untuk menumbuhkan efek jera dalam melakukan pelanggaran lalu lintas.⁶¹

Adanya hukum itu adalah untuk ditaati, dilaksanakan atau ditegakkan. Pelaksanaan hukum atau law enforcement oleh petugas penegak hukum yang tegas, konsekuen, penuh dedikasi dan tanggung jawab akan membantu meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi/ kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Salah satu yang dilakukan yaitu dengan cara sosialisasi.

⁶¹ Soewardjoko P Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, halaman 10.

Sosialisasi ini meliputi informasi tentang lalu lintas jalan, peraturan, dan kecelakaan.

Selanjutnya menurut Wirawan penting juga dilakukan sosialisasi represif yaitu penegakan hukum oleh aparat kepolisian.⁶² Polisi sebagai penegak hukum harus benar-benar menegakkan hukum dengan menindak tegas pelaku pelanggaran. Selain sosialisasi, yang terpenting adalah memberikan contoh atau teladan disiplin berlalu lintas yang dilakukan oleh pejabat negara dan polisi. Hal-hal yang berkaitan dengan peranan polisi lalu lintas ini diungkapkan oleh Soekanto yang mengatakan bahwa Polisi lalu lintas berperan sebagai pencegah dan sebagai penindak dalam fungsi politie. Disamping itu polisi lalu lintas, khususnya dibidang lalu lintas jalan raya, juga melakukan fungsi regeling (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor untuk melengkapinya dengan segitiga pengaman) dan fungsi ‘bestuur’ khususnya dalam hal perijinan (misalnya, mengeluarkan Surat Ijin Mengemudi). Di samping itu, maka di dalam rangka membimbing masyarakat, Polisi lalu lintas melakukan kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan pendidikan pengemudi kendaraan jenis IV
2. Ceramah-ceramah pada instansi-instansi pemerintah dan swasta
3. Penerangan keliling
4. Penerbitan buku-buku lalu lintas

⁶²*Ibid*, halaman 2.

5. Perlombaan mengemudi bis umum (teladan)
6. Pemilihan tulisan terbaik dalam mass media
7. Mengadakan tour atau rally sepeda motor
8. Pekan Pendidikan Lalu lintas

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kesadaran hukum yang tinggi dalam berlalu lintas seseorang sangat dibutuhkan karena untuk menjamin kepentingan semua pihak. Dengan demikian untuk menciptakan hal yang diinginkan tersebut seseorang diharapkan mengenal, mengetahui dan mematuhi kaidah-kaidah yang berlaku di masyarakat sejak usia dini manusia harus bersosialisasi dan diharapkan mampu hidup teratur tanpa mengganggu kepentingan orang banyak.

Sebagaimana kita ketahui peranan polisi lalu lintas sangatlah penting karena merupakan sebuah lembaga formal, mempunyai misi untuk mensosialisasikan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada para pengemudi angkutan kota agar mengetahui peraturan dan tata tertib berlalu lintas di jalan raya. Agar tercipta warga negara yang baik yang sadar dan patuh terhadap hukum yang berlaku.

Pentingnya peranan penyuluhan hukum tersebut dalam meningkatkan kesadaran hukum bagi para pengemudi sebagai bagian dari masyarakat ini didasarkan pada terdapatnya sikap/mental budaya masyarakat dalam hubungannya

dengan masalah lalu lintas karena kurangnya penghayatan dan penataan terhadap undang-undang lalu lintas.

2.2. Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2.2.1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Konsep lalu lintas menurut Kamus Umum Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai: “Perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain”.⁶³ Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 2 menyebutkan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Berdasarkan uraian tersebut jelaslah bahwa lalu lintas dapat diartikan sebagai hilir mudiknya manusia dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Mengenai pengertian angkutan, Kamus Umum Besar Bahasa Indonesia mengartikan angkutan sebagai “Pembawaan orang atau barang”.⁶⁴ Sedangkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 2 menyebutkan bahwa “Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.”

Dari pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan

⁶³ Poerwadarminta, *Op.cit*, halaman 556.

⁶⁴ *Ibid*, halaman 47.

menggunakan kendaraan baik kendaraan bermotor maupun bukan. Adapun tentang pengertian jalan itu sendiri menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 12 menyebutkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Sedangkan dalam Undang-undang No. 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dalam Pasal 1 bagian 1, menyebutkan bahwa: “Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel”.

Dari beberapa konsep tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan yaitu keadaan hilir mudiknya kendaraan, orang, benda atau barang dan pemindahan orang, benda atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan memanfaatkan sarana perhubungan jalan dalam bentuk apapun dengan menggunakan media transportasi.

2.2.2. Tujuan Peraturan Lalu Lintas

Setiap masyarakat memerlukan suatu mekanisme pengendalian sosial yaitu segala sesuatu yang dilakukan untuk melaksanakan proses yang

direncanakan untuk mendidik, mengajak bahkan memaksa para warga masyarakat agar menyesuaikan diri dengan kaidah-kaidah dan nilai-nilai kehidupan masyarakat yang bersangkutan.

Salah satu bentuk pengendalian sosial yang efektif bagi masyarakat dalam menggunakan lalu lintas dan angkutan jalan adalah peraturan lalu lintas yakni Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Peraturan lalu lintas dan angkutan jalan ini memiliki kekuatan untuk diterapkan karena memiliki sifat yang mengikat dan memaksa (mempunyai sanksi bagi yang melanggarnya). “Hukum positif ini mengikat dan mempunyai wewenang sah yaitu negara dan hukum ini dijalankan oleh badan-badan yang diakui oleh masyarakat sebagai badan-badan pelaksana peraturan lalu lintas dan angkutan jalan ini merupakan salah satu bagian dari hukum positif yang perlu ditaati dan dilaksanakan oleh para pemakai jalan”.

Peraturan lalu lintas dan angkutan jalan ini dibuat oleh pemerintah antara lain dengan maksud sebagaimana dikemukakan oleh Soekanto:⁶⁵

- 1) Untuk mempertinggi mutu kelancaran dan keamanan yang sempurna dari semua lalu lintas di jalan.
- 2) Untuk mengatur dan menyalurkan secara tertib dan segala pengangkutan barang-barang terutama dengan otobis dan dengan mobil gerobak.

⁶⁵ Soerjono Soekanto, 2012, *Pokok-Pokok Sosiologi Sebagai Penumpang Studi Hukum*, Alumni, Bandung, halaman 92.

- 3) Memperlindungi semua jala-jalan dan jembatan agar jangan dihancurkan atau dirusak dan pula jangan sampai surut melewati batas, dikarenakan kendaraan-kendaraan yang sangat berat.

Sedangkan Pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni:

- 1) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat

Dari maksud-maksud di atas nyatalah bahwa sopan santun lalu lintas adalah sangat penting. Hal ini terutama menyangkut perilaku para pemakai jalan di dalam mematuhi kaidah-kaidah lalu lintas dan angkutan jalan. Sopan santun lalu lintas harus dilaksanakan sebaik-baiknya demi kelancaran dan keamanan para pemakai jalan dan untuk mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang mungkin disebabkan oleh kelalaian dari para pemakai jalan tersebut.

2.2.3. Pokok-Pokok Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Harus

Diketahui dan Dipatuhi

Sesuai dengan uraian di atas mengenai beberapa pokok peraturan lalu lintas dan angkutan jalan, maka perlu dikemukakan secara terperinci mengenai

beberapa pokok peraturan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus diketahui dan dipatuhi oleh warga masyarakat pada umumnya. Soekanto mengemukakan beberapa pokok peraturan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus diketahui dan dipatuhi masyarakat umum yaitu:⁶⁶

- a. Ketentuan untuk pemakai jalan, yaitu dilarang mempergunakan jalan yang:
 - 1) Merintang kebebasan atau keamanan lalu lintas
 - 2) Membahayakan kebebasan atau keamanan lalu lintas
 - 3) Menimbulkan kerusakan pada jalan
- b. Ketentuan-ketentuan bagi orang-orang yang berjalan kaki:
 - 1) Bagian dari jalan yang boleh dipergunakan oleh mereka yang berjalan kaki
 - 2) Bagaimana berjalan kaki apabila tidak ada trotoar
 - 3) Ketentuan tentang berjalan kaki beramai-ramai
- c. Ketentuan-ketentuan menyeberang jalan :
 - 1) Penggunaan zebra cross dan jembatan penyeberangan
 - 2) Tanda-tanda/isyarat-isyarat penyeberangan
- d. Ketentuan-ketentuan terhadap orang-orang yang mempergunakan kendaraan umum :
 - 1) Memberhentikan kendaraan umum
 - 2) Kewajiban-kewajiban selama berada dalam kendaraan umum

⁶⁶*Ibid*, halaman 191.

- e. Ketentuan-ketentuan untuk pengemudi (khususnya kendaraan bermotor) :
- 1) Kelengkapan kendaraan
 - 2) Kecepatan maksimum
 - 3) Cara-cara mengemudikan kendaraan dengan baik
 - 4) Pengetahuan tentang rambu-rambu lalu lintas
 - 5) Kewajiban mempunyai SIM.

2.3. Surat Izin Mengemudi (SIM)

2.3.1. Pengertian SIM

Pengertian SIM berdasarkan Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Izin yang bersifat pribadi, merupakan izin yang isinya tergantung pada sifat atau kualitas pribadi dan pemohon izin misalnya izin mengemudi (SIM).⁶⁷

Sedangkan menurut ketentuan Pasal 1 angka 6 Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan SIM bahwa Surat Izin Mengemudi yang selanjutnya disingkat SIM adalah bukti legitimasi kompetensi pengemudi

⁶⁷ Adrian Sutedi, 2011, *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*, SinarGrafika, Jakarta, halaman 175.

sesuai jenis dan golongan SIM yang dimilikinya setelah memenuhi persyaratan administrasi, usia, kesehatan jasmani maupun rohani, serta dinyatakan lulus melalui proses pengujian.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa SIM adalah tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol dan data forensik yang diberikan oleh Kepolisian kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani serta telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, terampil dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

Surat izin mengemudi merupakan dokumen resmi yang dibutuhkan oleh publik. Berdasarkan keputusan MENPAN Nomor 63 Tahun 2003 menyatakan bahwa SIM termasuk kelompok pelayanan administrasi yaitu bentuk dokumen resmi yang dibutuhkan publik. Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab VIII tentang mengemudi bagian ke satu tentang Surat Izin Mengemudi dalam Pasal 77 menyebutkan bahwa:

- a. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- b. Surat Izin Mengemudi sebagaimana disebutkan pada ayat (1) terdiri atas dua jenis yaitu Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Perseorangan dan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.

- c. Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan mengemudi.

2.3.2. Jenis Surat Izin Mengemudi (SIM)

Jenis-jenis Surat Izin Mengemudi (SIM) diatur dalam Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan SIM dalam Pasal 3 meliputi:

- (1) SIM yang diterbitkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) terdiri atas:
 - a. SIM Ranmor Perseorangan;
 - b. SIM Ranmor umum; dan
 - c. SIM Internasional.
- (2) SIM sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digolongkan atas:
 - a. SIM A, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling tinggi 3.500 kg (tiga ribu lima ratus kilogram) berupa mobil penumpang perseorangan dan mobil barang perseorangan;
 - b. SIM A Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling tinggi 3.500 kg (tiga ribu lima ratus kilogram) berupa mobil penumpang umum dan mobil barang umum;

- c. SIM BI, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kg (tiga ribu lima ratus kilogram) berupa mobil bus perseorangan dan mobil barang perseorangan;
- d. SIM BI Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kg (tiga ribu lima ratus kilogram) berupa mobil bus umum dan mobil barang umum;
- e. SIM BII, berlaku untuk mengemudikan Ranmor berupa kendaraan alat berat, kendaraan penarik, dan kendaraan dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 kg (seribu kilogram);
- f. SIM BII Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor berupa kendaraan alat berat, kendaraan penarik, dan kendaraan dengan menarik kereta tempelan atau gandengan umum dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 kg (seribu kilogram);
- g. SIM C, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin sampai dengan 250 cc (dua ratus lima puluh centimeter cubic);
- h. SIM CI, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin di atas 250 cc (dua ratus lima puluh centimeter cubic) sampai dengan 500 cc (lima ratus centimeter cubic) atau Ranmor sejenis yang menggunakan daya listrik;

- i. SIM CII, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin di atas 500 cc (lima ratus centimeter cubic) atau Ranmor sejenis yang menggunakan daya listrik;
 - j. SIM D, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis kendaraan khusus bagi Penyandang Disabilitas yang setara dengan golongan SIM C; dan
 - k. SIM DI, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis kendaraan khusus bagi Penyandang Disabilitas yang setara dengan golongan SIM A.
- (3) Untuk dapat memiliki SIM A Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM A; dan
 - b. SIM A yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM A diterbitkan.
- (4) Untuk dapat memiliki SIM BI sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM A atau SIM A Umum; dan
 - b. SIM A atau SIM A Umum yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM A atau SIM A Umum diterbitkan.
- (5) Untuk dapat memiliki SIM BI Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM A Umum atau BI; dan

- b. Sim A Umum atau BI yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM A Umum atau BI diterbitkan.
- (6) Untuk dapat memiliki SIM BII sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM BI; dan
 - b. SIM BI yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM BI diterbitkan.
- (7) Untuk dapat memiliki SIM BII Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf f, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM BI Umum atau BII; dan
 - b. SIM BI Umum atau BII yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM BI Umum atau BII diterbitkan.
- (8) Untuk dapat memiliki SIM CI sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf h, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM C; dan
 - b. SIM C yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM C diterbitkan.
- (9) Untuk dapat memiliki SIM CII sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf i, harus memenuhi ketentuan:
- a. memiliki SIM CI; dan

b. SIM CI yang dimiliki telah digunakan selama 12 (dua belas) bulan sejak SIM CI diterbitkan.

(10) SIM Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dapat diperoleh setelah memiliki SIM Ranmor Perseorangan atau SIM Ranmor umum.

(11) SIM Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (10) dapat diterbitkan di:

- a. Indonesia; atau
- b. negara lain.

(12) SIM Internasional yang diterbitkan di Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (11) huruf a, hanya berlaku di wilayah negara lain.

(13) SIM Internasional yang diterbitkan di negara lain sebagaimana dimaksud pada ayat (11) huruf b, berlaku di wilayah Negara Republik Indonesia berdasarkan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Lalu Lintas jalan atau perjanjian internasional lainnya.

Berdasarkan uraian tentang jenis SIM tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa SIM dikategorikan menjadi tiga jenis yaitu SIM perseorangan, SIM umum, dan SIM internasional.

2.3.3. Tujuan Penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan komponen wajib yang harus dimiliki semua pengendara yang ada di jalan, roda dua maupun roda empat.

Kebanyakan pengendara memiliki SIM ditujukan agar tidak kena tilang di jalan.

Padahal lebih dari itu, SIM sendiri merupakan bukti sahnya seseorang bisa diperbolehkan mengemudikan kendaraan di jalan, dengan kemampuannya yang mumpuni, sehingga tidak menjadi penyebab kecelakaan.

Melanjutkan pembahasan mengenai SIM, tujuan adanya Surat Izin Mengemudi (SIM) menurut Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Perkap) Nomor 5 Tahun 2021 adalah untuk menjamin keamanan dan ketertiban lalu lintas, menjaga keselamatan jiwa pengemudi dan pengguna jalan lainnya, memudahkan identifikasi dan registrasi pengemudi bermotor, melayani kebutuhan masyarakat.

Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab VIII bagian kedua penerbitan dan pendanaan Surat Izin Mengemudi dalam Pasal 87 menyebutkan bahwa:

- a. Surat Izin Mengemudi diberikan kepada calon pengemudi yang lulus ujian mengemudi.
- b. Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 diterbitkan oleh Kepolisian Negara RI.
- c. Kepolisian Negara RI wajib menyelenggarakan sistem informasi penerbitan Surat Izin Mengemudi.

Setiap petugas kepolisian yang bertugas di bidang penerbitan Surat Izin Mengemudi wajib menaati prosedur penerbitan Surat Izin Mengemudi yang berlaku.

2.4. Mekanisme Pengurusan Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan

Prosedur adalah suatu urutan kegiatan, biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen atau lebih yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang.⁶⁸ Prosedur penting dimiliki bagi suatu organisasi agar segala sesuatu dapat dilakukan secara seragam. Pada akhirnya prosedur akan menjadi pedoman bagi suatu organisasi dalam menentukan aktivitas apa saja yang harus dilakukan untuk menjalankan suatu fungsi tertentu.

Kepemilikan adalah kekuasaan yang didukung secara sosial untuk memegang kontrol terhadap sesuatu yang dimiliki secara eksklusif dan menggunakannya untuk tujuan pribadi, kepemilikan Surat Izin Mengemudi selain kecakapan atau kemampuan dalam mengendarai kendaraan, diperlukan prosedur yang harus dipenuhi sebelum seseorang mengendarai kendaraan. Untuk menguji kelayakan dalam berkendara tidak hanya dilihat dari kelihaiannya dalam berkendara, namun juga syarat lainnya juga harus memiliki bukti surat kelayakan berkendara. Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan salah satu surat resmi yang mencangkup kompetensi bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan dan

⁶⁸ Mulyadi, 2011, *Akuntansi Manajemen Konsep, Manfaat dan Rekayasa*, Salemba Empat, Yogyakarta, halaman 11.

keterampilan dalam mengendarai kendaraan bermotor yang diberikan oleh Kepolisian Republik Indonesia.

Surat Izin Mengemudi (SIM) sendiri akan diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan pedoman lainnya. Sejumlah persyaratan yang telah diberlakukan juga sudah dimuat berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mana seorang pengendara dapat dikatakan memenuhi standar mengemudi ketika kemampuannya sudah sesuai dengan aturan yang diberlakukan. Namun tidak jarang masyarakat awam dari kita yang enggan memiliki SIM lantaran mereka dipersulit dengan cara membuat SIM yang memuat beberapa syarat dan juga aturan yang dibuat. Selain dijadikan untuk syarat mengemudi, SIM sendiri juga menjadi kendali sekaligus alat penegakan hukum dalam akuntabilitas pengemudi. Sedangkan dalam bidang kepolisian sendiri SIM sendiri juga dianggap menjadi kebutuhan forensik.

Surat Izin Mengemudi (SIM) berbeda dengan kartu tanda penduduk (KTP), sehingga pentingnya memperhatikan masa berlakunya SIM tertuang dalam UU No 22 Tahun 2009. Seluruh masyarakat yang mempunyai SIM dapat melakukan perpanjangan sebelum masa kedaluwarsanya habis. Masyarakat bisa mengajukan permohonan perpanjangan SIM 14 hari atau dua pekan sebelum masa habis, hal ini bertujuan agar masyarakat yang mempunyai SIM

tidak perlu lagi membuat SIM baru. Proses perpanjangan SIM sudah bisa dilakukan secara online di seluruh Indonesia sehingga pemegang SIM tidak usah pulang ke alamat asal untuk memperpanjang masa berlaku SIM.

Sesuai dengan Peraturan Kapolri tentang SIM pada Pasal 9 ayat (2) bahwa dalam pembuatan SIM baru bagi orang asing harus mengisi formulir pengajuan SIM dan wajib memiliki dokumen keimigrasian yang berupa paspor atau kartu izin tinggal tetap (selanjutnya disebut KITAP) bagi yang berdomisili tetap di Indonesia; paspor, visa diplomatik, kartu anggota diplomatik, dan identitas diri lain bagi yang merupakan staf atau keluarga kedutaan; paspor dan visa dinas atau kartu izin tinggal sementara.

Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan dokumen resmi yang dikeluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia sebagai bukti kompetensi seseorang dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Berdasarkan Pasal 77 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan.⁶⁹

Masyarakat kini juga dapat melakukan pendaftaran SIM secara *online* melalui aplikasi Digital Korlantas Polri. Selain tidak perlu ribet untuk datang langsung ke Satpas, pendaftar SIM juga dapat melakukan ujian teori SIM di rumah. Mekanisme pendaftaran SIM secara *online* melalui aplikasi Digital Korlantas Polri, yaitu:

⁶⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 77

1. Download aplikasi Digital Korlantas Polri terlebih dahulu.
2. Setelah itu lakukan verifikasi data.
3. Klik menu "SIM".
4. Pilih "Pendaftaran SIM".
5. Ikuti petunjuk pengisian data yang dibutuhkan.
6. Lakukan pembayaran pendaftaran SIM.
7. Lakukan ujian teori.
8. Apabila ujian teori lulus, maka selanjutnya memilih lokasi ujian praktik di Satpas yang dipilih.
9. SIM dapat diambil setelah lulus ujian.

Selain itu, pendaftar SIM juga akan melakukan tes kesehatan dan tes psikologi secara *online*. Untuk bagan mekanisme penerbitan SIM dapat dilihat pada Gambar 1 berikut ini.



Gambar 1. Bagan Mekanisme Penerbitan SIM

BAB III

PENERAPAN UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LLAJ MENGENAI KEPEMILIKAN SIM KENDARAAN PERSEORANGAN DI WILAYAH HUKUM POLRES LANGKAT

3.1. Gambaran Umum Polres Langkat

3.1.1. Sejarah Singkat Polres Langkat

Polres Langkat pertama kali di bangun pada tahun 1953 yang berkedudukan di Binjai yang mengurus urusan Kepolisian Kota Binjai dan Kabupaten Langkat. Pada tahun 2002, Polres Langkat kemudian dipindahkan bermarkas di Stabat, ibukota Kabupaten Langkat. Sedangkan untuk Kota Binjai dibentuk Kepolisian Resort Kota Binjai (Polresta Binjai).

Dengan semakin meningkatnya perkembangan pembangunan ditingkat Kecamatan, Kabupaten dan Kotamadya untuk memperlancar tugas pokok Polri selaku alat negara penegak hukum dan pembina Kamtibmas untuk menangani masalah gangguan Kamtibmas yang timbul dan pesatnya pembangunan tersebut maka dilakukan pemekaran Polres Langkat.

Pemekaran Polres Langkat berdasarkan surat Keputusan Kapolda Sumut No. Pol : Skep / 238 A / VI / 2002 tanggal 01 Juni 2002 tentang Pemekaran Polres Langkat Polda Sumut menjadi 2 (dua) Polres/ta yaitu Polres Persiapan Binjai yang berkedudukan di Binjai, Kotamadya Binjai dan Polres Langkat yang berkedudukan di Stabat, Kabupaten Langkat. Pada saat itu Kapolda Sumut dijabat oleh Inspektur Jendral Polisi Drs. ANSYAAD MBAI.

Setelah dikeluarkan Surat Keputusan Kapolda Sumut No. Pol : Skep / 238 A / VI / 2002 tanggal 01 Juni 2002, pada tanggal 01 Juli 2002 dilaksanakan peletakan batu pertama pembangunan Mapolres Langkat oleh Kapolda Sumut Iren Pol Drs. ANSYAAD MBAI dan pada tanggal 09 Oktober 2002 Kapolda Sumut melantik Kapolres Langkat AKBP Drs. ARMAN DEPARI sebagai Kapolres Langkat dan pada tanggal 10 Oktober 2002 diresmikan operasional Polres Langkat di Stabat oleh Kapolda Sumut Iren Pol Drs. ANSYAAD MBAI, dengan menempati gedung eks Kantor Dinas Sosial Kabupaten Langkat di Jl Dipenogoro No 3 Stabat.

Pada tanggal 19 Nopember 2002 telah dimulai pembangunan Mapolres Langkat di Jl Proklamasi No 53 Stabat dengan luas bangunan + 1.200 M², pembangunan Mapolres Langkat diselesaikan dalam waktu + 9 bulan.

Setelah selesai dibangun Polres Langkat diresmikan pada tanggal 24 Agustus 2003, Hal tersebut ditandai dengan ditandatanganinya Prasasti oleh Kapolri pada masa itu yaitu Jend. Polisi Drs. Da'i Bachtiar, SH yang mana prasasti tersebut dapat kita liat di bagian depan Gedung Mapolres Langkat. Prasasti Peresmian Polres Langkat Ditandatangani Oleh Kapolri Jend. Polisi Drs. Da'i Bachtiar, SH

Polres Langkat memiliki wilayah hukum yang membawahi 12 (dua belas)

Polsek yaitu :

1. Polsek Stabat
2. Polsek Tanjung Pura
3. Polsek Pangkalan Brandan
4. Polsek Kuala

5. Polsek Salapian
6. Polsek Bahorok
7. Polsek Padang Tualang
8. Polsek Hinai
9. Polsek Secanggang
10. Polsek Pangkalan Susu
11. Polsek Besitang, dan
12. Polsek Gebang.

3.1.2. Visi dan Misi Polri

a. Visi

Terwujudnya Indonesia yang Aman dan Tertib guna mendukung Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden : "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong-Royong".

b. Misi

Melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat dalam memberikan perlindungan bagi segenap bangsa dan memberikan rasa aman kepada seluruh warga serta mendorong kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa; serta menegakkan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya dan menjamin tercapainya lingkungan hidup berkelanjutan.

Adapun Janji Presiden (JP) di Polri ialah :

1. Penegakkan hukum terhadap kejahatan Premanisme, Lingkungan Hidup, Narkoba, TPPU, Radikalisme, Terorisma dan Intoleransi serta PPA;
2. Meningkatkan Sinergi dan Kerjasama antar Lembaga penegak hukum dan TNI;
3. Mengembangkan profesionalisme dan kesejahteraan anggota Polri, reformasi birokrasi guna menekan budaya koruptif dan tindakan yang berlebihan atau kekerasan eksekutif.

3.1.3. Struktur Organisasi Polres Langkat

Secara organisatoris, struktur organisasi Polres Langkat berdasarkan Peraturan Kepolisian Negara Nomor 2 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada Tingkat Kepolisian Resor dan Kepolisian Sektor dapat dilihat pada penjelasan berikut:

a. Unsur Pimpinan di Polres Langkat

1) Kapolres (Kepala Kepolisian Resor)

Kapolres merupakan pimpinan Polres yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kapolda. Kapolres bertugas memimpin, membina, mengawasi, dan mengendalikan satuan organisasi di lingkungan Polres dan unsur pelaksana kewilayahan dalam jajarannya; dan memberikan saran pertimbangan kepada Kapolda yang terkait dengan pelaksanaan tugasnya.

2) Wakapolres (Wakil Kepala Kepolisian Resor)

Wakapolres merupakan unsur pimpinan Polres yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kapolres. Wakapolres bertugas: membantu Kapolres dalam melaksanakan tugasnya dengan mengawasi, mengendalikan,

mengkoordinir pelaksanaan tugas seluruh satuan organisasi Polres dalam batas kewenangannya memimpin Polres dalam hal Kapolres berhalangan; dan memberikan saran pertimbangan kepada Kapolres dalam hal pengambilan keputusan berkaitan dengan tugas pokok Polres.

b. Unsur Pengawas dan Pembantu Pimpinan di Polres Pelabuhan Belawan terdiri dari :

1) Siwas (Seksi Pengawasan)

Siwas bertugas melaksanakan monitoring dan pengawasan umum baik secara rutin maupun insidental terhadap pelaksanaan kebijakan pimpinan Polri di bidang pembinaan dan operasional yang dilakukan oleh semua unit kerja, mulai dari proses perencanaan, pelaksanaan, dan pencapaian kinerja serta memberikan saran tindak terhadap penyimpangan yang ditemukan.

2) Sipropam (Seksi Profesi dan pengamanan)

Sipropam merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada di bawah Kapolres Sipropam bertugas melaksanakan pembinaan dan pemeliharaan disiplin, pengamanan internal, pelayanan pengaduan masyarakat yang diduga dilakukan oleh anggota Polri dan/atau pelaksanaan pengawasan dan penilaian terhadap personel Polres yang sedang dan telah menjalankan hukuman disiplin dan/atau kode etik profesi; dan Unitpaminal bertugas melakukan pengamanan internal dalam rangka penegakan disiplin dan pemuliaan profesi, penyiapan proses dan keputusan rehabilitasi personel Polres yang telah melaksanakan hukuman dan yang tidak terbukti melakukan pelanggaran disiplin dan/atau kode etik profesi.

3) Sikeu (Seksi Keuangan)

Sikeu merupakan unsur pembantu pimpinan yang berada di bawah Kapolres. Sikeu bertugas melaksanakan pelayanan fungsi keuangan yang meliputi pembiayaan, pengendalian, pembukuan, akuntansi dan verifikasi, serta pelaporan pertanggungjawaban keuangan. Sikeu dipimpin oleh Kasikeu yang bertanggung jawab kepada Kapolres dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolres. Sikeu dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

a) Subsimin (Subseksi Administrasi)

Bertugas melakukan pelayanan administrasi keuangan, meliputi pembiayaan, pengendalian, dan pembukuan keuangan;

b) Subsigaji (Subseksi Gaji)

Bertugas melakukan pembayaran gaji personel Polri; c) Subsiakunver (Subseksi Akuntansi dan Verifikasi) Bertugas melakukan kegiatan yang berkaitan dengan akuntansi dan verifikasi keuangan.

c) Subsidata (Subseksi Data)

Bertugas membuat laporan pertanggungjawaban keuangan.

4) Sium (Seksi Umum)

Sium merupakan unsur pembantu pimpinan yang berada di bawah Kapolres. Sium bertugas melaksanakan pelayanan administrasi umum dan ketatausahaan serta pelayanan markas di lingkungan Polres. Sium dipimpin oleh Kasium yang bertanggung jawab kepada Kapolres dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolres. Sium dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

a) Subsimintu (Subseksi Administrasi dan Ketatausahaan)

Bertugas melakukan pelayanan administrasi umum, ketatausahaan, dan kearsipan di lingkungan Polres.

b) Subsianma (Subseksi Pelayanan Markas)

Bertugas melakukan pelayanan markas di lingkungan Polres, antara lain melaksanakan pelayanan fasilitas kantor, rapat, angkutan, perumahan, protokoler untuk upacara, pemakaman, dan urusan dalam di lingkungan Polres.

5) Bagops (Bagian Operasi)

Bagops merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada di bawah Kapolres. Bagops bertugas merencanakan dan mengendalikan administrasi operasi Kepolisian, pengamanan kegiatan masyarakat dan/atau instansi pemerintah, menyajikan informasi dan dokumentasi kegiatan Polres serta mengendalikan pengamanan markas. Bagops dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

a) Subbagbinops (Sub Bagian Pembinaan Operasi)

Bertugas menyusun perencanaan operasi dan pelatihan praoperasi serta menyelenggarakan administrasi operasi; dan melaksanakan koordinasi antar fungsi dan instansi/lembaga terkait dalam rangka pelaksanaan pengamanan kegiatan masyarakat dan/atau pemerintah.

b) Subbagdalops (Sub Bagian Pengendalian Operasi)

Bertugas untuk melaksanakan pengendalian operasi dan pengamanan Kepolisian; mengumpulkan, mengolah dan menyajikan data dan pelaporan operasi Kepolisian serta kegiatan pengamanan; dan mengendalikan pelaksanaan pengamanan markas di lingkungan Kepolisian Resort.

c) Subbaghumas (Sub Bagian Hubungan Masyarakat)

Bertugas mengumpulkan dan mengolah data, serta menyajikan informasi dan dokumentasi kegiatan Kepolisian yang berkaitan dengan penyampaian berita di lingkungan Kepolisian Resort; dan meliput, memantau, memproduksi, dan mendokumentasikan informasi yang berkaitan dengan tugas Kepolisian Resort.

6) Bagren (Bagian Perencanaan)

Bagren dipimpin oleh Kabagren yang bertanggung jawab kepada Kapolres, dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolres. Bagren bertugas menyusun Rencana Kerja (Renja), mengendalikan program dan anggaran, serta menganalisis dan mengevaluasi atas pelaksanaannya, termasuk merencanakan pengembangan satuan kewilayahan. Dalam melaksanakan tugasnya Bagren dibantu oleh :

a) Subbagprogar (Sub Bagian Program dan Anggaran)

Bertugas untuk: membantu menyusun rencana jangka sedang dan jangka pendek Polres, antara lain Renstra, Rancangan Renja, dan Renja; dan membantu menyusun rencana kebutuhan anggaran Polres dalam bentuk RKA-KL, DIPA, penyusunan penetapan kinerja, KAK atau TOR, dan RAB.

b) Subbagdalgar (Sub Bagian Pengendalian Anggaran)

Bertugas untuk membantu dalam membuat administrasi otorisasi anggaran tingkat Polres; dan menyusun LRA dan membuat laporan akuntabilitas kinerja Satker dalam bentuk LAKIP meliputi analisis target pencapaian kinerja, program, dan anggaran.

7) Bagsumda (Bagian Sumber Daya)

Bagsumda merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada di bawah Kapolres. Bagsumda bertugas melaksanakan pembinaan administrasi personel, sarana dan prasarana, pelatihan fungsi, kesehatan, bantuan dan penerapan hukum. Bagsumda dipimpin oleh Kabagsumda, yang bertanggung jawab kepada Kapolres, dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari di bawah kendali Wakapolres. Bagsumda dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

a) Subbagpers (Subbagian Personel)

Bertugas melaksanakan pembinaan karier personel, perawatan personel, psikologi personel, pelatihan fungsi, dan pelayanan kesehatan personel Polri di lingkungan Polres.

b) Subbagsarpras (Subbagian Sarana dan Prasarana)

Bertugas melaksanakan inventarisasi, SIMAK BMN, penyaluran perbekalan umum, perawatan alat khusus, senjata api, amunisi dan angkutan, serta memelihara fasilitas jasa dan konstruksi, listrik, air, dan telepon.

c) Subbagkum (Subbagian Hukum)

Bertugas melaksanakan pelayanan bantuan hukum, memberikan pendapat dan saran hukum, penyuluhan hukum, dan pembinaan hukum serta analisis sistem dan metoda terkait dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dilingkungan Polres.

3.2. Pelaksanaan UU. No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Wilayah Hukum Polres Langkat

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatur berbagai aspek terkait lalu lintas, termasuk kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). SIM merupakan syarat wajib bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mencerminkan penguasaan keterampilan mengemudi, pemahaman peraturan, serta kesadaran terhadap keselamatan. Dalam memahami implementasi aturan ini, teori sistem hukum dari Lawrence M. Friedman menjadi kerangka konseptual yang relevan karena mencakup tiga elemen: struktur, substansi, dan kultur hukum.

Menurut Friedman, sistem hukum terdiri dari tiga elemen utama:⁷⁰

- 1. Struktur (Structure): Merujuk pada institusi atau lembaga yang menjalankan hukum.**
- 2. Substansi (Substance): Berisi aturan, norma, dan prinsip yang menjadi isi dari hukum itu sendiri.**

⁷⁰ Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective* (New York: Russell Sage Foundation, 1975).

3. **Kultur Hukum (Legal Culture): Sikap dan persepsi masyarakat terhadap hukum serta kepatuhan mereka terhadapnya.**

Ketiga elemen ini saling berkaitan dan memengaruhi efektivitas penerapan hukum, termasuk aturan kepemilikan SIM di Wilayah Hukum Polres Langkat.

1. Penerapan UU LLAJ mengacu dimensi Struktur (*Structure*) Merujuk pada institusi atau lembaga yang menjalankan hukum

Struktur hukum dalam suatu negara berperan penting dalam memastikan penegakan aturan dan ketertiban sosial. Struktur ini melibatkan berbagai institusi yang memiliki kewenangan untuk menjalankan, menafsirkan, dan menegakkan hukum. Dengan memahami bagaimana struktur hukum bekerja, kita dapat mengevaluasi sejauh mana keadilan ditegakkan dan hak-hak masyarakat dilindungi. kajian ini akan menguraikan aspek-aspek penting dari struktur hukum, dalam implementasi hukum di berbagai konteks, termasuk dalam layanan publik seperti pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Pelayanan publik merupakan salah satu tugas utama institusi pemerintahan, termasuk Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri). Dalam hal ini, pada tahun 2023, tercatat lebih dari 10 juta SIM diterbitkan di seluruh Indonesia, mencerminkan tingginya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan ini. Data dari Korlantas Polri menunjukkan bahwa sekitar 70% dari jumlah tersebut adalah perpanjangan SIM, sementara sisanya merupakan penerbitan baru untuk pengemudi pemula. Salah satu pelayanan yang menjadi tanggung jawab Polri adalah penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM). Proses penerbitan SIM mencerminkan hubungan langsung antara kepolisian dan masyarakat dalam

memenuhi kebutuhan hukum serta tata tertib lalu lintas. Bab ini akan menguraikan analisis struktur organisasi, proses kerja, serta tantangan dalam pelaksanaan pelayanan pembuatan SIM.

Institusi Kepolisian, melalui Satuan Lalu Lintas (Satlantas), bertanggung jawab atas proses pembuatan SIM. Struktur organisasi Satlantas dirancang untuk memberikan pelayanan berbasis hukum, transparansi, dan akuntabilitas. Dalam pelaksanaannya, terdapat hierarki yang jelas mulai dari Kepala Satlantas hingga petugas di lapangan yang bertugas melaksanakan pelayanan langsung kepada masyarakat.

Satlantas memiliki beberapa fungsi utama dalam pelayanan pembuatan SIM, yaitu: Pertama Pendaftaran: Proses ini mencakup verifikasi data diri dan persyaratan administrasi. Kedua, Ujian: Meliputi ujian teori dan praktik sebagai bentuk pengujian kompetensi calon pengemudi. dan Ketiga Penerbitan SIM: Dilakukan setelah calon pengemudi dinyatakan lulus seluruh tahap pengujian.

Setiap tahapan ini harus dilakukan secara transparan dan sesuai standar operasional prosedur yang berlaku untuk menghindari penyalahgunaan wewenang. Sebagai contoh, penerapan pengawasan berbasis teknologi, seperti penggunaan CCTV di ruang ujian teori dan praktik, telah berhasil mengurangi potensi kecurangan di beberapa wilayah. Studi kasus di Jakarta menunjukkan bahwa setelah implementasi pengawasan digital, laporan mengenai praktik pungutan liar menurun sebesar 35% dalam kurun waktu satu tahun. Hal ini menunjukkan bahwa teknologi dapat menjadi alat yang efektif untuk menjaga transparansi.

Penerbitan SIM oleh Kepolisian didasarkan pada sejumlah peraturan perundang-undangan, di antaranya:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Undang-undang ini mengatur kewajiban memiliki SIM bagi setiap pengemudi kendaraan bermotor dan menetapkan Kepolisian sebagai pihak yang berwenang menerbitkannya.⁷¹
2. Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi: Peraturan ini mengatur prosedur operasional, persyaratan, dan jenis SIM yang diterbitkan oleh Polri.⁷²
3. Peraturan Pemerintah Nomor 76 Tahun 2020: Peraturan ini memuat ketentuan tentang biaya penerbitan SIM sebagai bagian dari penerimaan negara bukan pajak (PNBP).⁷³

Dalam konteks hukum, pelayanan penerbitan SIM mencakup beberapa aspek penting:

1. Legalitas Proses: Setiap tahapan dalam penerbitan SIM harus memenuhi standar hukum yang berlaku, mulai dari pendaftaran, ujian teori dan praktik, hingga penerbitan SIM.

⁷¹Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). Diakses dari <https://www.hukumonline.com/>

⁷²Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi. 2021, Diakses dari <https://www.polri.go.id/>

⁷³Peraturan Pemerintah Nomor 76 Tahun 2020, 2020, Diakses dari <https://jdih.setkab.go.id/>

2. **Kepastian Hukum:** Regulasi yang jelas memberikan kepastian hukum bagi pemohon SIM sekaligus menjadi panduan bagi petugas dalam melaksanakan tugasnya.
3. **Sanksi Hukum:** Undang-undang juga mengatur sanksi bagi pelanggaran, baik oleh pemohon (seperti pemalsuan dokumen) maupun petugas (seperti penyalahgunaan wewenang).

Pelanggaran terhadap UU LLAJ mengenai kepemilikan SIM perseorangan merupakan tindak pidana. Ketentuan pidana pelanggaran kepemilikan SIM diatur pada Pasal 281 dimana setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah). Kepolisian sebagai penyelenggara penerbitan SIM memiliki wewenang untuk menegakkan aturan kepemilikan SIM, yaitu dengan melakukan penindakan terhadap setiap orang yang ditemukan mengendarai kendaraan bermotor tanpa dilengkapi dengan SIM. Hasil wawancara mengenai penindakan terhadap pelanggaran kepemilikan SIM diwilayah hukum Polres Langkat adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Polisi sering melakukan razia untuk menjaring para pengemudi nakal yang tidak memiliki SIM. Penindakan dilakukan secara tegas agar menjadi pembelajaran bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan atas pentingnya kepemilikan SIM.⁷⁴

⁷⁴Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Penindakan terhadap pengemudi yang tidak memiliki SIM dilakukan dengan menahan surat kendaraan atau bahkan menahan kendaraan jika pengemudi juga tidak dapat menunjukkan surat kendaraannya.⁷⁵

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat: Setiap pengemudi yang ditemukan tidak memiliki SIM akan ditindak secara langsung sesuai dengan aturan yang berlaku. Penindakan dilakukan secara tegas sebagai pembelajaran bagi pengemudi yang bersangkutan.⁷⁶

Dari hasil wawancara di atas jelas bahwa Polres Langkat sering melakukan razia terhadap kendaraan yang melaju di jalan raya, tujuannya adalah untuk menjaring para pengemudi yang tidak mengindahkan peraturan mengenai kepemilikan SIM. Penindakan dilakukan secara langsung dengan menahan surat kendaraan ataupun menahan kendaraan jika pengemudi tidak dapat menunjukkan surat kendaraan. Petugas akan memberikan surat tilang kepada pengemudi untuk dapat dipergunakan ke pengadilan negeri, dengan membayar denda sejumlah yang dinyatakan dalam UU.

Sesuai dengan peraturan yang berlaku bahwa denda terhadap pengemudi yang tidak memiliki SIM dapat dibayarkan langsung ke pengadilan pada tanggal yang telah ditetapkan. Namun terdapat banyak masyarakat yang melakukan pembayaran secara langsung ke petugas yang bersangkutan, dengan alasan tidak mau urusan bertele-tele, sebagaimana dinyatakan dalam wawancara berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjourang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

⁷⁵Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁷⁶Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

Beberapa pengemudi yang tertangkap tidak memiliki SIM melakukan pembayaran secara langsung kepada petugas, dengan alasan agar urusan tidak bertele-tele.⁷⁷

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Masyarakat sering cari mudahnya saja, yaitu bayar denda langsung kepada petugas yang kemudian diurus petugas lebih lanjut. Pembayaran ke pengadilan tentu membutuhkan waktu dan tenaga.⁷⁸

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat: Terdapat kemungkinan petugas mencari kesempatan untuk mencari keuntungan dengan memanfaatkan pelanggar SIM yang tidak mau berurusan panjang sampai ke pengadilan, yaitu dengan cara damai antara petugas dengan pelaku pelanggaran.⁷⁹

Dari wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa pembayaran denda oleh pelaku pelanggaran sering juga dilakukan secara langsung kepada petugas kepolisian dengan alasan agar urusan cepat selesai. Pelaku pelanggaran berupaya mempengaruhi petugas yang sedang menulis surat tilang, agar petugas bersedia berdamai di tempat, yaitu dengan cara membayar denda secara langsung ke petugas yang bersangkutan. Denda yang demikian tentu saja tidak benar-benar disampaikan ke negara (pengadilan) oleh petugas yang bersangkutan, tetapi menjadi keuntungan pribadi baginya. Hal ini tentu menjadi pembelajaran yang kurang bagi masyarakat, yang tentu saja harus berusaha untuk diatasi.

⁷⁷Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁷⁸Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁷⁹Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

Perilaku yang demikian tentu menjadi faktor kendala dalam penegakan hukum mengenai kepemilikan SIM oleh pengemudi.

2. Penerapan UU LLAJ mengacu dimensi Substansi (*Substance*)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) adalah kerangka hukum utama yang dirancang untuk mencapai tujuan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Di dalamnya, Surat Izin Mengemudi (SIM) memainkan peran vital sebagai instrumen legal yang memastikan setiap individu yang mengoperasikan kendaraan bermotor memiliki kompetensi sesuai standar yang telah ditentukan. Bab ini secara khusus membahas analisis penerapan UU LLAJ dengan menyoroti aspek substansi yang berkaitan dengan pembuatan SIM, meliputi syarat, prosedur, evaluasi kompetensi, serta tantangan dan upaya peningkatan dalam implementasinya.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) memberikan landasan hukum yang kokoh untuk sistem penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) di Indonesia. UU ini tidak hanya mengatur kewajiban pengemudi untuk memiliki SIM, tetapi juga menetapkan prosedur penerbitan yang bertujuan memastikan keselamatan dan ketertiban di jalan raya. Dimensi substansi dari UU ini meliputi persyaratan administratif, pengujian kompetensi, dan pengawasan terhadap proses penerbitan untuk mencegah penyalahgunaan. Bab ini mengkaji bagaimana Polri menerapkan aturan ini secara praktis dan tantangan yang muncul dalam penerapan substansi UU LLAJ di berbagai wilayah Indonesia.

Dimensi substansi dari UU LLAJ memberikan landasan yang kuat untuk pelaksanaan pelayanan pembuatan SIM. Dengan memastikan penerapan persyaratan legal, kompetensi pengemudi, dan inovasi digital, Polri dapat meningkatkan kualitas pelayanan sekaligus memperkuat kepercayaan masyarakat. Penerapan UU Nomor 22 Tahun 2019 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satu bertujuan meminim terjadinya kecelakaan di jalan raya.⁸⁰

Pada pasal 87 UU LLAJ memberikan wewenang penuh kepada instansi kepolisian untuk melakukan penerbitan SIM, dimana dinyatakan bahwa kepolisian menerbitkan atau memberikan SIM kepada pengemudi yang lulus ujian mengemudi. Penerbitan SIM tersebut juga diatur lebih lanjut dalam Perkapolri No. 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandatanganan SIM.

Penerbitan SIM perseorangan oleh kepolisian tentu didasarkan pada persyaratan yang telah ditetapkan dalam UU LAJJ, dimana pada pasal 87 dinyatakan bahwa untuk mendapatkan SIM setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian. Hasil wawancara mengenai pelaksanaan persyaratan usia dalam penerbitan SIM adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

⁸⁰Pinayungan, 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.

Kepolisian menerbitkan SIM hanya kepada orang yang sudah memenuhi persyaratan umur, yaitu paling tidak berusia 17 tahun. Penetapan batas usia tersebut didasarkan pada UU LLAJ⁸¹

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Batas usia tentu sangat penting diperhatikan dalam penerbitan SIM, karena hal tersebut merupakan gambaran langsung dari tingkat kedewasaan seseorang baik secara fisik maupun secara psikologis.⁸²

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat: Kepolisian menyadari pentingnya batasan usia sebagai syarat dalam pemberian SIM, agar orang-orang yang diberi SIM benar-benar adalah orang yang memiliki kemampuan mengemudi.⁸³

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa penerbitan SIM oleh kepolisian telah dilaksanakan berdasarkan persyaratan usia sebagaimana ditetapkan dalam UULLAJ. Kepolisian menganggap bahwa batas usia minimal 17 tahun bagi perseorangan telah memiliki kemampuan yang cukup untuk mengendalikan kendaraan di jalanan, baik secara fisik maupun secara psikologis. Kepolisian juga menyadari pentingnya persyaratan batas usia tersebut untuk benar-benar dilaksanakan, agar orang-orang yang diberi SIM benar-benar adalah orang yang memiliki kemampuan mengemudi kendaraan bermotor sesuai dengan golongannya.

Persyaratan administrasi penerbitan SIM juga dilaksanakan oleh kepolisian sesuai dengan UULLAJ, yang meliputi KTP, formulir dan sidik jari. Persyaratan administrasi tersebut merupakan identitas diri pengemudi untuk dapat dengan

⁸¹Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁸²Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁸³Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

mudah diidentifikasi oleh kepolisian. Hasil wawancara mengenai hal tersebut adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Identitas diri dalam pengurusan SIM tidak dapat diabaikan dalam arti harus benar-benar asli, karena identitas tersebut memudahkan kepolisian untuk melakukan identifikasi jika suatu saat diperlukan.⁸⁴

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

SIM tidak hanya berlaku sebagai bukti kompetensi mengemudi, tetapi juga digunakan sebagai identitas diri oleh pemilik SIM, sehingga pencantuman identitas harus sesuai dengan yang sebenarnya.⁸⁵

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:
Persyaratan identitas pengurus SIM tidak dapat ditoleransi dalam arti harus benar-benar ada. Hal ini disebabkan pentingnya identitas yang tercantum dalam SIM di masa mendatang, baik bagi instansi kepolisian maupun instansi lain yang membutuhkannya.⁸⁶

Dari hasil wawancara di atas dapat dikatakan bahwa persyaratan identitas diri dalam pengurusan dan penerbitan SIM perseorangan merupakan syarat mutlak yang tidak dapat ditoleransi, karena identitas diri yang meliputi KTP dan sidik jari tertera secara langsung di dalam SIM. Identitas demikian sangat penting bagi kepolisian atau instansi lain sebagai bukti identitas diri pemilik SIM. UU LLAJ juga menyatakan bahwa SIM dapat digunakan sebagai identitas diri, yang berarti sah untuk digunakan dalam berbagai keperluan bagi pemilik SIM. Selanjutnya terdapat juga syarat administrasi lainnya yang dipersyaratkan yaitu sertifikat

⁸⁴Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁸⁵Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁸⁶Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

pendidikan dan pelatihan mengemudi sebagaimana diatur dalam Perkapolri No. 5 Tahun 2021. Hasil wawancara mengenai sertifikat diklat mengemudi adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

UU tidak mempersyaratkan sertifikat diklat bagi pengemudi perseorangan tetapi hal tersebut diatur dalam Perkapolri, sehingga sekaligus sebagai persyaratan administrasi yang harus dipenuhi oleh pemohon SIM.⁸⁷

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Kepolisian juga menyediakan lembaga diklat yang dapat digunakan oleh pemohon SIM untuk memperoleh sertifikat diklat setelah melalui ujian dan dinyatakan lulus.⁸⁸

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:

Ujian sertifikasi mengemudi tidak terbatas hanya pada praktek mengemudi tetapi juga tentang norma-norma atau etika mengemudi yang harus dipahami oleh pemohon SIM, dan harus dinyatakan lulus melalui bukti sertifikat diklat.⁸⁹

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa terdapat persyaratan administrasi tambahan bagi pemohon SIM perseorangan di wilayah hukum Polres Langkat, yaitu harus dapat melampirkan sertikat yang menyatakan bahwa pemohon SIM telah dinyatakan lulus diklat oleh lembaga diklat yang diakui oleh instansi kepolisian, khususnya Polres Langkat. Ujian sertifikasi mengemudi yang dimaksud tidak terbatas hanya pada ujian praktek, tetapi juga ujian mengenai

⁸⁷Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁸⁸Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁸⁹Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

norma-norma atau etika mengemudi yang harus dipahami oleh pemohon SIM, sebelum benar-benar diberikan ijin untuk berkendara di jalan raya.

UU LAJJ juga mempersyaratkan adanya test kesehatan bagi pemohon SIM perseorangan yang kemudian diatur lebih lanjut dalam Perkapolri No. 2 Tahun 2021, baik kesehatan secara fisik maupun kesehatan secara psikologis. Bukti kesehatan tersebut adalah adanya surat kesehatan dari dokter yang bersesuaian, sebagaimana dinyatakan dalam wawancara sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Polres Langkat secara teliti memperhatikan kesehatan dari pemohon SIM, yang dapat dibuktikan dari adanya surat keterangan kesehatan dari dokter. Tujuannya agar pengemudi benar-benar dianggap mampu mengendalikan kendaraannya dijalanan.⁹⁰

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Keterangan kesehatan yang diperlukan dalam pengurusan SIM meliputi sehat penglihatan dan pendengaran serta secara fisik mampu bergerak dengan baik. Hal ini tentu sangat penting untuk dapat mengendalikan kendaraan.⁹¹

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:

Kesehatan rohani bagi pengemudi juga dipersyaratkan dengan adanya surat keterangan dari psikolog, khususnya menyangkut kepribadian dari pemohon SIM yang dikelurakan paling tidak 14 hari terakhir.⁹²

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa persyaratan kesehatan merupakan hal mutlak yang harus dipenuhi dalam penerbitan SIM perseorangan di Polres Langkat. Pemohon SIM harus sehat secara jasmani dan rohani, yang

⁹⁰Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁹¹Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁹²Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

dibuktikan dari hasil pemeriksaan dokter dan psikolog. Hal ini tentu disebabkan pengendalian kendaraan di jalanan membutuhkan fisik yang baik, baik dari segi mata, telinga, serta mampu bergerak dengan sempurna. Demikian juga dengan secara psikologis bahwa pemohon SIM harus dapat menunjukkan kepribadian yang stabil untuk dapat diberi izin mengemudi kendaraan bermotor.

Setiap pengemudi harus juga lulus ujian yang diselenggarakan secara langsung oleh Polres Langkat, yang meliputi ujian teori dan praktek mengemudi. Hasil wawancara mengenai ujian teori yang diselenggarakan bagi pemohon SIM adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Polres Langkat melaksanakan ujian pada setiap hari kerjanya, yang dapat diikuti oleh pemohon SIM sampai 2 kali.⁹³

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Ujian teori sangat diperlukan untuk menanamkan pengetahuan bagi pemohon SIM mengenai berbagai peraturan yang harus dipatuhi saat berkendara, serta memberi pemahaman mengenai etika mengemudi.⁹⁴

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:

Setiap pengemudi harus memahami berbagai hal tentang aturan berkendara yang baik, serta mampu menerapkan etika mengemudi antara sesama pengguna jalan.⁹⁵

Berdasarkan wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa Polres Langkat menyelenggarakan ujian teori dengan tujuan agar setiap pengemudi memahami

⁹³Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁹⁴Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁹⁵Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

berbagai peraturan yang harus dipatuhi selama mengemudi di jalan raya, serta memahami etika mengemudi yang harus diterapkan untuk saling menghormati dan menghargai antara sesama pemakai jalan. Pemohon SIM perseorangan harus melewati ujian teori sampai dinyatakan lulus sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan, dan dapat mengulangi ujian sebanyak 2 kali yang diselenggarakan oleh kepolisian.

Ujian berikutnya yang harus diikuti oleh pemohon SIM perseorangan setelah dinyatakan lulus ujian teori adalah ujian praktek, yang juga merupakan salah satu syarat penerbitan SIM sebagaimana dinyatakan dalam UU LLAJ. Hasil wawancara mengenai ujian praktek bagi pemohon SIM adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Ujian praktek mengemudi dapat diikuti oleh peserta ujian pada setiap hari kerja. Ujian praktek juga dapat diulang sebanyak 2 kali.⁹⁶

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Ujian praktek dilakukan dengan secara langsung mengemudi kendaraan yang akan diberi izin. Ujian praktek merupakan bukti langsung kemampuan pemohon SIM dalam mengendalikan kendaraan⁹⁷

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:

Tentu saja pemohon SIM harus melewati ujian praktek mengemudi dengan menggunakan kendaraan yang disediakan langsung oleh Polres Langkat. Lintasan yang harus dilalui memang agak sulit tetapi tujuannya adalah uji kemampuan mengemudi.⁹⁸

⁹⁶Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁹⁷Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

⁹⁸Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa Polres Langkat melakukan ujian praktek terhadap setiap calon pengemudi kendaraan bermotor dengan menggunakan kendaraan yang disediakan oleh penyelenggara ujian, dimana peserta harus dinyatakan lulus agar dapat diberi SIM. Ujian praktek diselenggarakan setiap hari kerja dan peserta yang belum lulus dapat mengulangi ujian sampai dinyatakan lulus ujian praktek. Peserta harus mampu mengendalikan kendaraan dengan baik pada lintasan yang memang disengaja agak sulit untuk dilalui. Lintasan yang dilalui memang sulit dan tidak mudah untuk dilewati, tetapi tujuannya tentu agar peserta yang lulus benar-benar adalah orang yang mampu mengendalikan kendaraan dengan baik.

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Banyak peserta yang menganggap bahwa lintasan ujian praktek terlalu sulit untuk dilalui, sehingga peserta ujian sangat sulit untuk dapat benar-benar lulus dari ujian yang diselenggarakan.⁹⁹

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Mana mungkin kepolisian menyediakan lintasan ujian praktek yang tidak mungkin dilalui, hanya saja peserta harus menunjukkan kehati-hatian dan tidak asal tancap gas saja.¹⁰⁰

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:

Lintasan ujian praktek yang dibuat oleh kepolisian memang sangat jarang dijumpai di lapangan atau dijalanan. Tetapi hal tersebut diperlukan untuk menguji ketangkasan calon pemegang SIM.¹⁰¹

⁹⁹Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

¹⁰⁰Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

¹⁰¹Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa kepolisian secara sengaja menyediakan atau membuat lintasan yang sulit dan berliku yang harus dilalui dalam ujian praktek, dimana lintasan demikian akan sangat jarang dijumpai di lapangan atau dijalanan. Tetapi hal tersebut sangat diperlukan untuk membuktikan ketangkasan calon pemegang SIM. Dalam hal ini peserta ujian harus menunjukkan kehati-hatian yang tinggi agar benar-benar mampu melewati lintasan tersebut dengan baik.

3. Penerapan UU LLAJ mengacu dimensi Kultur Hukum

Kultur hukum menjadi dimensi fundamental dalam memahami efektivitas penerapan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), terutama dalam proses pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM). Kultur hukum merujuk pada pola pikir, tingkat kesadaran hukum, serta perilaku kolektif masyarakat dan aparatur terkait dalam menegakkan aturan. Dalam konteks pembuatan SIM, kultur hukum mencerminkan sejauh mana masyarakat memahami dan mematuhi prosedur resmi, serta integritas aparatur dalam melaksanakan tugasnya tanpa penyimpangan. Bab ini menganalisis bagaimana dimensi kultur hukum memengaruhi keberhasilan penerapan UU LLAJ, mengidentifikasi tantangan sistemik, dan memberikan rekomendasi strategis untuk memperbaiki pelaksanaan aturan.

Kesadaran hukum masyarakat berperan penting dalam mendukung pelaksanaan aturan pembuatan SIM. Masyarakat yang memahami pentingnya SIM sebagai syarat legalitas berkendara cenderung lebih patuh terhadap prosedur

yang ditetapkan. Hal ini mencakup kesadaran untuk menjalani ujian teori dan praktik sesuai ketentuan, tanpa bergantung pada pihak ketiga yang tidak sah. Namun, rendahnya kesadaran hukum sering kali menjadi penyebab utama munculnya praktik percaloan dan penggunaan jalan pintas, yang tidak hanya melanggar hukum tetapi juga mengancam keselamatan di jalan raya. Kurangnya akses informasi dan minimnya edukasi hukum menjadi faktor dominan yang memengaruhi rendahnya kesadaran masyarakat dalam mengikuti prosedur yang benar.

Perilaku aparat yang terlibat dalam penerbitan SIM mencerminkan budaya hukum institusi yang bersangkutan. Integritas aparat merupakan kunci dalam memastikan penerapan hukum yang adil dan transparan. Namun, laporan dari berbagai sumber menunjukkan bahwa praktik korupsi, seperti suap dan manipulasi ujian, masih sering terjadi di sejumlah daerah. Fenomena ini tidak hanya merusak kepercayaan masyarakat tetapi juga menurunkan standar keselamatan lalu lintas karena SIM sering kali diterbitkan kepada individu yang tidak memenuhi syarat. Selain itu, lemahnya pengawasan internal dan eksternal memperparah situasi, menciptakan siklus ketidakpercayaan antara masyarakat dan institusi penyelenggara. Oleh karena itu, reformasi budaya hukum di tingkat institusi menjadi sangat penting untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan UU LLAJ.

Nilai-nilai sosial dan budaya lokal juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap penerapan hukum dalam konteks pembuatan SIM. Di banyak wilayah, norma sosial yang mengutamakan hubungan personal dan kekeluargaan sering

kali menjadi prioritas dalam proses administratif, termasuk penerbitan SIM. Hal ini tidak hanya mempermudah praktik informal tetapi juga menurunkan tingkat kepatuhan terhadap prosedur resmi yang telah ditetapkan oleh UU LLAJ. Sebagai contoh, masyarakat di beberapa daerah cenderung lebih memilih menggunakan pendekatan informal melalui jaringan pribadi untuk mempercepat proses atau menghindari prosedur yang dianggap terlalu rumit. Selain itu, kebiasaan ini diperkuat oleh persepsi bahwa hukum adalah alat yang fleksibel yang dapat disesuaikan dengan kebutuhan sosial tertentu, sehingga norma hukum formal sering kali diabaikan demi mengakomodasi kepentingan pribadi atau kelompok tertentu. Kondisi ini mencerminkan perlunya pendekatan yang lebih inklusif dan edukatif dalam membangun kesadaran hukum berbasis budaya lokal.

UU LLAJ pada pasal 77 menetapkan bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), dimana SIM tersebut harus selalu dibawa serta pada saat mengemudikan kendaraan bermotor. Kepemilikan SIM tersebut berlaku baik untuk pengemudi kendaraan perseorangan maupun bagi pengemudi kendaraan umum, tetapi pembahasan pada penelitian ini difuskan pada SIM untuk pengemudi kendaraan perseorangan, atau disebut dengan SIM Perseorangan. Masa berlakunya SIM adalah selama jangka waktu 5 tahun, dan setelah jangka waktu tersebut maka pemilik SIM harus melakukan perpanjangan waktu masa berlakunya SIM. Masa jangka waktu tersebut perlu dipertahankan karena hal tersebut sudah sesuai dengan perubahan fisik seseorang yang sudah nampak jelas pada setiap pertambahan usia lima tahun. Perubahan kemampuan berpikir juga akan sangat jelas pada setiap penambahan umur 5

tahun, sehingga pengurusan perpanjangan SIM sudah tepat dilakukan sekali dalam 5 tahun.

Perpanjangan SIM dalam jangka waktu yang lebih pendek dirasa kurang efektif untuk merekam perubahan yang terjadi dalam diri seseorang, bahkan di beberapa negara menerapkan perpanjangan SIM dalam jangka waktu yang lebih lama, seperti: perpanjangan SIM di Amerika Serikat dilakukan sekali 8 tahun, Jerman menerapkan perpanjangan SIM sekali 15 tahun, sedangkan Italia, Inggris dan sebagian besar negara-negara di wilayah timur tengah memperpanjang SIM sekali dalam 10 tahun.

UU LAJJ mengenai kepemilikan SIM perseorangan telah diberlakukan sejak tahun 2009, tetapi hingga saat ini kepemilikan SIM tersebut belum sepenuhnya dapat dilaksanakan dengan baik di wilayah hukum Polres Langkat. Hal ini terlihat dari masih banyaknya pengemudi kendaraan perseorangan yang tertangkap tangan tidak memiliki SIM. Pengemudi tanpa SIM yang tertangkap oleh petugas kepolitisn tidak terbatas pada pengemudi di bawah umur tetapi juga sering tidak dimiliki oleh pengemudi yang sudah cukup umur dalam kepemilikan SIM. Hasil wawancara mengenai hal tersebut adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Masih banyak masyarakat mengemudikan ranmor tanpa SIM terutama bagi kendaraan perseorangan, terlihat dari banyaknya pengemudi yang tidak dapat menunjukkan SIM pada saat polisi melakukan razia.¹⁰²

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

¹⁰²Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

Pada saat petugas kepolisian menggelar razia, yang tertangkap tidak hanya kendaraan tanpa surat kenderaan, tetapi juga pengemudi tanpa SIM. Ini tentu menjadi gambaran yang kurang baik dalam kepatuhan atas kepemilikan SIM oleh masyarakat.¹⁰³

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat: Masih sangat banyak masyarakat yang tidak patuh terhadap peraturan kepemilikan SIM, padahal mereka jelas mengetahuinya. Kemungkinan mereka hanya membawa kenderaan sekali-sekali, tetapi dampak negatifnya tetaplah sama.¹⁰⁴

Dari hasil wawancara di atas dapat dinyatakan bahwa pelaksanaan pasal 77 mengenai kepemilikan SIM perseorangan masih sangat minim, terlihat dari masih banyaknya pengemudi yang ditemukan oleh petugas kepolisian tidak dapat menunjukkan SIM pada saat kepolisian melakukan razia terhadap kendaraan bermotor. Artinya bahwa terdapat banyak masyarakat yang tidak patuh terhadap ketentuan yang ditetapkan atas kewajiban kepemilikan SIM, walaupun hal tersebut sebenarnya telah diketahui atau disadarinya. Orang tanpa SIM kemungkinan hanya mengemudi sekali-sekali, tetapi dampaknya dapat membahayakan diri dan masyarakat umum. Ketidapatuhan terhadap kepemilikan SIM tidak terbatas hanya pada pengemudi di bawah umur, tetapi juga ditemukan pada pengemudi yang sudah cukup umur untuk memiliki SIM. Hasil wawancara mengenai hal tersebut adalah sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

Orang-orang sudah dewasa dalam arti layak memiliki SIM masih belum benar-benar menyadari pentingnya SIM pada saat mengemudikan kendaraan

¹⁰³Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

¹⁰⁴Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

*bermotor. Padahal kewajiban tersebut merupakan hal penting untuk dilaksanakan.*¹⁰⁵

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

*Tentu sangat disayangkan jika orang-orang dewasa juga tidak sadar akan pentingnya kepemilikan SIM pada saat mengemudi, sehingga dianya merasa bebas berkendara sepanjang tidak terdeteksi oleh petugas kepolisian.*¹⁰⁶

*Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat: Jika dianya tidak memiliki SIM seharusnya sadar untuk tidak melakukan kesalahan dengan mengemudikan kendaraan bermotor. Tetapi orang-orang sering tidak peduli dengan kesalahan yang dilakukannya sampai kemudian tertangkap oleh petugas kepolisian .*¹⁰⁷

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa banyak orang dewasa dalam arti sudah memenuhi syarat umur untuk dapat memiliki SIM tetapi tidak segera mengurusnya, kemungkinan karena merasa tidak memiliki kendaraan sendiri atau hanya sekali-sekali membawa kendaraan. Mereka hanya takut pada polisi, tetapi tidak takut atau mungkin tidak menyadari secara sungguh-sungguh terhadap bahwa berkendara dijalanan tanpa kemampuan mengemudi yang sudah teruji sesuai dengan aturan yang berlaku. Mereka baru menyadarinya jika kecelakaan benar-benar terjadi sebagaimana dinyatakan dalam wawancara sebagai berikut:

Menurut AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat:

¹⁰⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4Desember 2024.

¹⁰⁶ Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4Desember 2024.

¹⁰⁷ Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5Desember 2024.

Terdapat banyak kecelakaan lalu lintas dengan melibatkan pengemudi tanpa SIM sebagai penyebab terjadinya kecelakaan. Hal ini tentu seharusnya disadari oleh semua pihak.¹⁰⁸

Menurut AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat:

Orang-orang baru pada tahap belajar tanpa SIM tetapi berani membawa kendaraan secara bebas di jalanan. Hal ini tentu sangat berbahaya bagi keselamatan berkendara di jalan raya.¹⁰⁹

Menurut Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat:

Orang-orang lupa membawa SIM tentu bisa saja dihapami atau dimaklumi, tetapi orang mengemudi tanpa SIM tentu merupakan pelanggaran yang berpotensi mengganggu kenyamanan masyarakat umum karena orang tersebut tidak berkompentensi sebagai pengemudi.¹¹⁰

Dari hasil wawancara di atas dapat dijelaskan bahwa orang-orang yang tidak berkompentensi mengemudi tanpa SIM tentu sangat berbahaya terhadap keselamatan berkendara di jalan raya. Banyak kejadian kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh pengemudi tanpa SIM sebagai faktor penyebab terjadinya kecelakaan, dan tentu saja kecelakaan tersebut justru turut serta menimbulkan bahaya bagi orang lain yang memiliki SIM. Pemuda-pemuda yang sudah tergolong dewasa sering tidak menyadari dampak negatif dari berkendara di jalanan tanpa kompetensi (SIM), dimana dianya masih pada tahap belajar mengemudikan kendaraan.

¹⁰⁸Hasil Wawancara dengan AKP Maruli Tua Simanjorang, SH selaku Kasat Lantas Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

¹⁰⁹Hasil Wawancara dengan AIPDA Henri Syahputra Batubara selaku Baur Materiil SBST Polres Langkat pada tanggal 4 Desember 2024.

¹¹⁰Hasil Wawancara dengan Sempurna Tarigan selaku Tokoh Masyarakat Kabupaten Langkat pada tanggal 5 Desember 2024.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan maka dapat dibuat beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Persyaratan hukum kepemilikan SIM perseorangan diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). UU LLAJ pada pasal 77 menetapkan bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), dimana SIM tersebut harus selalu dibawa serta pada saat mengemudikan kendaraan bermotor. Kepemilikan SIM tersebut berlaku baik untuk pengemudi kendaraan perseorangan maupun bagi pengemudi kendaraan umum.
2. Polres Langkat telah berupaya melaksanakan penerbitan SIM perorangan sesuai dengan UU No. 2 Tahun 2009, yaitu dengan secara ketat menerbitkan SIM berdasarkan syarat-syarat yang ditetapkan, yang meliputi persyaratan usia, syarat administrasi, kesehatan dan lulus ujian. SIM hanya diberikan kepada pemohon yang berusia minimal 17 tahun, setelah memenuhi persyaratan administrasi berupa KTP dan rumusan sidik jari. Pemohon juga harus sehat jasmani khususnya penglihatan, pendengaran, dan pergerakan, serta sehat secara rohani dengan psikologis yang stabil. Kemudian, SIM perseorangan atas nama pemohon akan diterbitkan setelah pemohon dinyatakan lulus ujian teori dan praktek. Selanjutnya kepolisian

juga melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pengemudi yang tidak memiliki SIM dengan menggelar razia, yang diharapkan dapat mendorong pelaku pelanggaran untuk segera mengurus SIM.

3. Faktor kendala yang dihadapi dalam penerapan penerbitan SIM perorangan sesuai dengan UU LLAJ adalah: kurangnya kesadaran masyarakat mengenai pentingnya kepemilikan SIM sehingga banyak masyarakat yang malas mengurus SIM tetapi sering mengemudikan kendaraan dijalanan, masih ada oknum petugas kepolisian yang berupaya memanfaatkan proses penerbitan SIM untuk memperoleh keuntungan pribadi dari perorangan yang memohon SIM dengan jalur cepat, serta lemahnya pengawasan terhadap petugas Polantas yang berwenang melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pelaku pelanggaran yang pengemudinya tanpa SIM, sehingga sangat mudah terjadi penyelesaian ditempat secara damai yang tentu saja kurang mendorong pelaku pelanggaran untuk segera mengurus SIM-nya, sedangkan penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), yang salah satu tujuannya adalah menghindari Polantas menerima uang dari para pelanggar lalu lintas masih kurang efektif karena dibutuhkan anggaran yang besar untuk pelaksanaannya.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas maka penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat atas pentingnya kepemilikan SIM dengan sosialisasi yang lebih gencar. Masyarakat sudah mengetahui bahwa setiap pengemudi diwajibkan memiliki SIM, tetapi mereka masih kurang menyadari fungsi yang sebenarnya atas kepemilikan SIM, dimana masih ada anggapan bahwa SIM hanyalah kelengkapan berkendara, padahal SIM lebih dari itu sebagai bukti kompetensi atau kelayakan bagi pengendara kendaraan bermotor, untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.
2. Pimpinan instansi kepolisian perlu menghimbau para bawahannya agar tidak memanfaatkan kesulitan masyarakat dalam pengurusan SIM untuk memperoleh keuntungan bagi dirinya sendiri dengan menyalahgunakan wewenang yang diberikan kepadanya. Bagi oknum yang nakal dengan tetap melakukan penyalahgunaan wewenangnya, pimpinan perlu melakukan tindakan tegas agar proses penerbitan SIM bagi masyarakat benar-benar bersih dari pungutan liar.
3. Perlu dilakukan pengawasan yang lebih ketat kepada para petugas Polantas agar pengemudi yang tidak memiliki SIM tidak diselesaikan begitu saja di pinggir jalan antara pelaku dengan petugas yang menangkapnya, tetapi harus diselesaikan melalui pengadilan. Dengan demikian diharapkan masyarakat akan menjadi lebih terdorong untuk benar-benar memiliki SIM. Penerapan ETLE tidak dapat menangkap pengemudi yang tidak memiliki

SIM sehingga satu-satunya cara adalah meningkatkan pengawasan kepada Polantas agar benar-benar melakukan tugasnya menangkap pengemudi yang tidak memiliki SIM hingga pelimpahannya ke pengadilan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Ali, Achmad, 2012, *Keterpurukan Hukum di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Arief, Barda Nawawi, 2006, *Bunga Rampai Kebijakan Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung. Ediwarman, 2016. *Monograf Metode Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi)*, Genta Publishing, Medan.
- Ashshofa, Burhan, 2006, *Metodologi Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Asshiddiqie, Jimly, 2006, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta.
- Ashidiqqie, Jimly dan M Ali Syafa'at, 2006, *Teori Kelsen Tentang Hukum*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta.
- Bahari, Adib, 2010, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta.
- Bugin, Burhan, 2007, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial*, Kencana, Jakarta.
- Depdikbud, 2015, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Djahiri, A.K, 2005, *Strategi Pengajaran Afektif Nilai Moral VCT dan Games Terhadap VCT*, Jurusan PMPK_n FPIPs IKIP Bandung.
- Ediwarman, 2016, *Monograf Metode Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi)*, Genta Publishing, Medan.
- Friedman, Lawrence M., 1969, *The Legal System : A Social Science Perspective*, Russel Sage Foundation, New York.
- Friedman, Lawrence M., 1969, *On Legal Development Dalam: Rutgers Law Rivies, Vol. 2.*
- Fuady, Munir, 2013, *Dinamika Teori Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Hadjon, Philipus M., *Tentang Wewenang*, Makalah, Universitas Airlangga, Surabaya, tanpa tahun.

- HD, Stout, 2014, *de Betekenissen van de wet*, dalam Irfan Fachruddin, *Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah*, Alumni, Bandung.
- Ibrahim, Jhonny, 2016, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Pustaka Pelajar, Jakarta.
- Isnaini, 2024. *Teori dan Metodologi Penulisan & Penelitian Ilmu Hukum*, PT. Pustaka Pratama Edukasia, Medan
- Koentjaraningrat, 2010, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Gramedia, Jakarta.
- Komalasari, Kokom, 2008, *Pengaruh Motif Berafiliasi Status Sosial Ekonomi dan Proses Pembelajaran Terhadap Tingkat Kesadaran Hukum Lalulintas dan Angkutan Jalan Anggota Kesadaran di Kota Madya Bandung*, Tesis IKIP Bandung.
- MD, Moh. Mahfud 2010, *Perdebatan Hukum Tata Negara Pasca Amandemen Konstitusi*, Rajawali Pers, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Moeliono, Anton M., dkk., 2015, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Moleong, Lexy J., 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Muhammad, Abdur Kadir, 2014, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Mulyadi, 2011, *Akuntansi Manajemen Konsep, Manfaat dan Rekayasa*, Salemba Empat, Yogyakarta.
- Nawawi, H., 2005, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Poerwadarminta, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Rahardjo, Sajipto, 2005, *Permasalahan Hukum di Indonesia*, Alumni, Bandung.
- Rajadianto, 2019, *Pelaksanaan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penertiban SIM di Kota Makassar*, Universitas Islam Alaudin, Makassar.

- Reksodiputro, Mardjono, 2004, *Sistem Peradilan Pidana (Peran Penegak Hukum Melawan Kejahatan)*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 2000, *Polisi Dan Masyarakat*, Anidar Maju, Bandung.
- Soekanto, Soerjono, 2013, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 2012, *Pokok-Pokok Sosiologi Sebagai Penumpang Studi Hukum*, Alumni, Bandung.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2015, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Soeroso, 2006, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Bandung.
- Suherman, Ade Maman, 2004, *Pengantar Perbandingan Sistem Hukum, Civil Law, Common Law, Hukum Islam*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Sutedi, Adrian, 2011, *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*, SinarGrafika, Jakarta.
- Taneko, Soleman B, 2013, *Pokok Pokok Studi Hukum Dalam Masyarakat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Tanya, Bernard L, 2010, *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publishing, Yogyakarta.
- Waluyo, Bambang, 2014, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Warpani, Soewardjoko P, 2002, *Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung.
- Winarno, Nur Basuki, 2012, *Penyalahgunaan Wewenang dan Tindak Pidana Korupsi*, Laksbang Mediatama, Yogyakarta.

Perundang-undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 76 Tahun 2020 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Internet:

https://www.utamanews.com/Ragam/Mendikbud-Apresiasii-Sumut-Jadi-Pionir-Pendidikan-Lalulintas-Sekolah?utm_source=Whatever, diakses pada tanggal 6 Mei 2024.

Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi. 2021, Diakses dari <https://www.polri.go.id/>

Peraturan Pemerintah Nomor 76 Tahun 2020, 2020, Diakses dari <https://jdih.setkab.go.id/>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). Diakses dari <https://www.hukumonline.com/>

Jurnal:

Dewi, R., 2020, *Faktor Penghambat dalam Penerapan UU Lalu Lintas di Indonesia*, Jurnal Sosial dan Politik, 18(1).

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

Pinem, Serimin, dkk, 2020, *Alternative dispute resolution in traffic accidents in North Sumatera highway*, IOP Conference Series: Earth Environmental Science, 452 (2020) 012074.

Putra, A.A. Mahendra, 2018, *Pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Terkait Kepemilikan SIM Kendaraan Perseorangan di Wilayah Hukum Polresta Denpasar*, Jurnal Kertha Negara Vol. 6 No. 1.

Putra, Himawan Prastyo, 2018, *Implementasi UU No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Kendaraan Bermotor yang Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) di Kota Semarang*, Universitas Negeri Semarang, Semarang.

Sukanto, A., 2018, *Kesadaran Hukum Masyarakat terhadap Kepemilikan SIM*, Jurnal Ilmu Hukum, 14(3).