

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12  
TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN PENGGUNA SEPEDA  
MOTOR UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT DAN TERHADAP  
KUANTITAS ANGKA KECELAKAAN DI KOTA SEMARANG**

**SKRIPSI**

Disusun Guna Memenuhi Tugas Akhir Mahasiswa sebagai Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum

Dosen Pembimbing : 1. Drs. H. Maksun, M.Ag  
2. Novita Dewi Masyitoh, S.H, M.H.



Oleh:

Fauzan Dirga Aristizuma

1602056027

**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG  
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM**

**2021**

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12  
TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN PENGGUNA SEPEDA  
MOTOR UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT DAN TERHADAP  
KUANTITAS ANGKA KECELAKAAN DI KOTA SEMARANG**

**SKRIPSI**

Disusun Guna Memenuhi Tugas Akhir Mahasiswa sebagai Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum

Dosen Pembimbing : 1. Drs. H. Maksun, M.Ag  
2. Novita Dewi Masyitoh, S.H, M.H.



Oleh:

Fauzan Dirga Aristizuma

1602056027

**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG  
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM**

**2021**



**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG**  
**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM**

Jl. Prof. Dr. Hamka (Kampus III) Ngaliyan Semarang Telp.(024)  
7601291 Fax.7624691 Semarang 50185

---

**PERSETUJUAN PEMBIMBING**

Lamp : 4 (empat) SKS  
Hal : Naskah Skripsi  
a.n. Sdr. Fauzan Dirga Aristizuma

Kepada Yth.  
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum  
UIN Walisongo Semarang

*Assalamualaikum Wr. Wb.*

Setelah saya melakukan pembimbingan, koreksi dan perbaikan naskah, saya sebagai pembimbing memberikan persetujuan pada naskah skripsi:

Nama : Fauzan Dirga Aristizuma  
NIM : 1602056027  
Judul : IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR 12 TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN  
PENGGUNA SEPEDA MOTOR UNTUK KEPENTINGAN  
MASYARAKAT DAN TERHADAP KUANTITAS ANGKA  
KECELAKAAN DI KOTA SEMARANG

Untuk selanjutnya, naskah skripsi tersebut dapat segera dimunaqosyahkan. Demikian, diucapkan terimakasih.

*Wassalamualaikum Wr. Wb.*

Pembimbing I

**Drs. H. Maksun, M.Ag**  
NIP. 19680515 199303 1 002

Semarang, 21 Oktober 2021

Pembimbing II

**Novita Dewi Masyitoh, S.H, M.H.**  
NIP. 19791022 200701 2 001

## SURAT KETERANGAN

## PENGESAHAN SKRIPSI



**KEMENTERIAN AGAMA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN) WALISONGO  
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM**

Alamat : Jl. Prof. DR. HAMKA Kampus III Ngaliyan Telp./Fax. (024) 7601291, 7624691 Semarang 50185

### SURAT KETERANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nomor : B-5934.3/Un.10.1/D.1/PP.00.9/XII/2021

Pimpinan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri (UIN) Walisongo Semarang menerangkan bahwa skripsi Saudara,

Nama : Fauzan Dirga Aristizuma  
NIM : 1602056027  
Program studi : Ilmu Hukum (IH)\*  
Judul : Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Untuk Kepentingan Masyarakat Dan Terhadap Kuantitas Angka Kecelakaan Di Kota Semarang  
Pembimbing I : Drs. H. Maksun, M.Ag.  
Pembimbing II : Novita Dewi M., SH.MH.

Telah dimunaqasahkan pada tanggal 14 Desember 2021 oleh Dewan Penguji Fakultas Syari'ah dan Hukum yang terdiri dari :

Penguji I / Ketua Sidang : Hj. Briliyan Erna Wati, S.H.,M.Hum.  
Penguji II / Sekretaris Sidang : Drs. H. Maksun, M.Ag.  
Penguji III : Dr. Rokhmadi, M.Ag.  
Penguji IV : Dr. H. Agus Nurhadi, M.A.

dan dinyatakan **LULUS** serta dapat diterima sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata 1 (S.1) pada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Walisongo.

Demikian surat keterangan ini dibuat dan diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

A.n. Dekan,  
Wakil Dekan Bidang Akademik  
& Kelembagaan  
  
  
Dr. H. Ah Imron, SH., M.Ag.

Semarang, 14 Desember 2021  
Ketua Program Studi,



Briliyan Erna Wati, S.H., M.Hum.

## **MOTTO**

*Memulai dengan Penuh Keyakinan, Menjalankan dengan Penuh Keikhlasan,  
Menyelesaikan dengan Penuh Kebahagiaan*

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, atas rahmat, hidayah dan karunia-Nya, dengan kegigihan dan perjuangan selama ini, dengan banyaknya rintangan yang penulis alami, maka dengan bangga penulis persembahkan skripsi ini untuk:

1. Ibunda tercinta Sudaryati dan Bapak Andri Zulisman ST, yang senantiasa memberi dukungan moral, materi, serta selalu mendoakan untuk keberhasilan penulis hingga selesainya skripsi dan studi S1.
2. Adekku Hemalia Desita Aristizuma hari yang selalu memberikan dukungan kepada penulis hingga terselesaikannya skripsi ini.
3. Pembimbing penulis Bu Novita Dewi Mashyithoh, S.H., M.H., dan Pak Drs. H. Maksun, M.Ag., yang telah membimbing dan mengarahkan penulis dalam penulisan skripsi ini.
4. Seluruh dosen serta civitas akademika UIN Walisongo Semarang khususnya kawan-kawan dari Fakultas Syariah dan Hukum.
5. Sahabat seperjuanganku Refi Firrizqi Putra, Lilik Suheru, Izul Fuad, Septian Nurrohman, R.M. Panji A.N, Afnan Novita, terimakasih telah kebersamai setiap langkah perjuangan penulis dikampus hijau UIN Walisongo dan memberikan warna baru bagi kehidupan penulis sehingga memicu semangat penulis saat menuntut ilmu di cakrawala kampus.
6. Teman-teman KKN dr 73, juga warga Desa Banjarejo yang memberikan pengalaman bermasyarakat sewaktu penulis melaksanakan KKN.
7. Almamater tercinta, terkhusus keluarga besar Program Studi Ilmu Hukum kelas A 2016, Fakultas Syari'ah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
8. Semua pihak yang tak sempat penulis sebutkan yang telah membantu penulis khususnya dalam penulisan skripsi, terimakasih. Semoga semua kebaikan kalian berbalas dengan pahala dari Allah Yang Maha Kuasa.

## **DEKLARASI**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fauzan Dirga Aristizuma

NIM : 1602056027

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Impelementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang Di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Dan Pengaruhnya Terhadap Tinggi Rendahnya Angka Kecelakaan Di Kota Semarang” adalah hasil karya penulis dan bukan merupakan tulisan oarng lain atau yang pernah diterbitkan. Demikian juga skripsi ini bukan merupakan hasil pemikiran-pemikiran orang lain, kecuali informasi yang terdapat dalam referensi yang dijadikan bahan rujukan.

Semarang, .....

Yang Menyatakan

**Fauzan Dirga Aristizum**

NIM : 1602056027

## PEDOMAN TRANSLITERASI

Pedoman Transliterasi Arab Latin yang merupakan hasil keputusan bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan R.I. Nomor: 158 Tahun 1987 dan Nomor: 0543b/U/1987.

### 1. Konsonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada halaman berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak Dilambangkan	Tidak Dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	S' a	Š	Es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ḥa	Ḥ	Ha (dengan titik di atas)
خ	Kha	Kh	Ka dan Ha
د	Dal	D	De
ذ	ḏal	ḏ	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan Ye
ص	Ṣad	Ṣ	Es (dengan titik di bawah)

ض	Ḍad	Ḍ	De (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	Ṭ	Te (dengan titik di bawah)
ظ	Ẓa	Ẓ	Zet (dengan titik di bawah)
ع	Ain	–	apostrof terbalik
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qof	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	Ea
و	Wau	W	We
هـ	Ha	H	Ha (dengan titik di atas)
ء	Hamz ah	–'	Apostrof
ي	Ya	Y	Ye

Hamzah (ء) yang terletak di awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apa pun. Jika ia terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (').

## 2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	<i>Fathah</i>	A	A
ا	<i>Kasrah</i>	I	I
ا	<i>Dammah</i>	U	U

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

Tanda	Nama	Huruf latin	Nama
اي	<i>Fathah</i> dan Ya	Ai	A dan I
اوي	<i>Fathah</i> dan Wau	Au	A dan U

## 3. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
اَ... ي	<i>Fathah</i> dan Alif atau Ya	ī	a dan garis di atas
اِ... ي	<i>Kasrah</i> dan Ya	ī	i dan garis di atas
اُ... و	<i>Dammah</i> dan Wau	ū	u dan garis di atas

			atas
--	--	--	------

#### 4. *Ta Marbūtah*

Transliterasi untuk *ta marbūtah* ada dua, yaitu: *ta marbūtah* yang hidup atau mendapat harkat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah [t]. Sedangkan *ta marbūtah* yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah [h].

Kalau pada kata yang berakhir dengan *ta marbūtah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al- serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta marbūtah* itu ditransliterasikan dengan ha (h).

#### 5. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda tasydid ( ّ ), dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda syaddah.

Jika huruf ber-tasydid di akhir sebuah kata dan didahului oleh huruf kasrah ( اِ ), maka ia ditransliterasi seperti huruf maddah (i).

#### 6. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf (alif lam ma'arifah). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa, al-, baik ketika ia diikuti oleh huruf syamsiah maupun huruf qamariah. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikutinya. Kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-).

#### 7. Hamzah

Aturan transliterasi huruf hamzah menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab ia berupa alif.

#### 8. Penulisan Kata Arab yang Lazim digunakan dalam Bahasa Indonesia

Kata, istilah atau kalimat Arab yang ditransliterasi adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari pembendaharaan bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi di atas. Misalnya kata Al-Qur'an (dari al-Qur'an), Sunnah, khusus dan umum. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh.

9. *Lafz Al- Jalālah*(الله)

Kata “Allah” yang didahului partikel seperti huruf jarr dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai *mudaf ilaih* (frasa nominal), ditransliterasi tanpa huruf hamzah.

Adapun *ta marbūṭ ah* di akhir kata yang disandarkan kepada *Lafz Al- Jalālah*, ditransliterasi dengan huruf [ t ].

10. Huruf Kapital

Walau sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (All Caps), dalam transliterasinya huruf-huruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tempat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. Bila nama diri didahului oleh kata sandang (al-), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (Al-). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang al-, baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK, dan DR).

## ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi adanya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang yaitu melakukan kegiatan merokok sambil berkendara di jalan raya khususnya pengendara sepeda motor. Pelanggaran tersebut menunjukkan adanya tingkat kesadaran hukum masyarakat yang kurang, sehingga dapat dirumuskan dalam penelitian ini bahwa bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 bagi pengendara sepeda motor yang merokok pada saat mengemudi terhadap kuantitas angka kecelakaan di Kota Semarang.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian pendekatan implementasi hukum, penelitian ini pada dasarnya berbicara mengenai pelaksanaan hukum itu sendiri dimana hukum diciptakan untuk dilaksanakan. Metode pengumpulan data di lakukan dengan Model analisis kualitatif yang digunakan adalah model analisis data yang dilaksanakan dengan menggunakan tiga tahap atau komponen berupa reduksi data, sajian data, serta penarikan kesimpulan atau verifikasi dalam suatu proses siklus antara tahap-tahap tersebut sehingga data terkumpul akan berhubungan satu dengan yang lainnya secara otomatis.

Dalam penelitian ini dapat ditemukan bahwa mayoritas masyarakat di Kota Semarang memiliki tingkat kesadaran hukum yang kurang terhadap berkendara di jalan raya. Masih banyak dijumpai pengendara khususnya sepeda motor yang melakukan kegiatan lain selain mengendarai kendaraan, yaitu sambil merokok.

Hasil dari penelitian adalah pada periode 2018 sampai 2020 jumlah kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Semarang Jawa Tengah sebanyak 3.371 kejadian dengan korban meninggal dunia 537 jiwa, luka ringan sebanyak 4.436 korban dan kerugian materiil mencapai Rp.2.558.560.000. Terjadinya kecelakaan akibat dari rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam berkendara, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah dijelaskan bahwa sanksi pelanggaran aturan lalu lintas berkisar antara Rp.250.000,- sampai Rp.1.000.000,-. Sehingga Urgensi kesadaran akan keselamatan berkendara di jalan raya menjadi faktor utama terhadap implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap kuantitas angka kecelakaan sepeda motor di kota semarang sangat berpengaruh.

**Kata kunci** : *implementasi hukum, kesadaran hukum, kuantitas angka kecelakaan*

## KATA PENGANTAR

### بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya. Tak lupa sholawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW beserta para keluarganya, para sahabatnya dan para suri tauladannya, sehingga penulis senantiasa diberikan kemudahan dan kesabaran dalam menyelesaikan skripsi yang berjudul: “Impelementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang Di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Dan Pengaruhnya Terhadap Tinggi Rendahnya Angka Kecelakaan Di Kota Semarang”. Skripsi ini diajukan sebagai tugas akhir dalam rangka penyelesaian studi sarjana dalam bagian Hukum Perdata Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Syari’ah dan Hukum Universitas Semarang.

Ucapan terima kasih penulis haturkan kepada orang tua penulis, Ibunda Sudaryati dan Bapak Andri Zulisman, ST yang telah memberikan kasih sayangnya, perhatiannya, pengorbanan dan tak henti-hentinya memberikan doa kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik. Penulis sadar bahwasannya dengan selesai skripsi ini, juga tidak lepas dari dukungan, bantuan dan motivasi dari berbagai pihak yang senantiasa sabar dan ikhlas membantu penulis, sehingga kesulitan yang dihadapi penulis dapat dilalui dengan baik. Oleh karena itu, penulis dalam kesempatan ini mengucapkan terima kasih kepada:

1. Drs. H. Maksun, M.Ag selaku Dosen Pembimbing I dan Novita Dewi Masyitoh, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktu dan tenaga serta pikiran untuk membimbing penulis dari awal hingga akhir penulisan skripsi ini.
2. Dr. Jaf’ar Baehaqi, S.Ag., M.H. Selaku Dosen Wali Studi yang telah menjadi orang tua kedua saya selama berkuliah di Fakultas Syari’ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang.

3. Hj. Brilliyana Ernawati, S.H., M.Hum dan Novita Dewi Masyithoh, S.H., M.H., selaku Ketua Jurusan dan Sekretaris Jurusan Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang.
4. Prof. Dr. H. Imam Taufiq, M.Ag., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Walisongo dan segenap jajaran Pembantu Rektor Universitas Islam Negeri Walisongo.
5. Dr. H. Mohamad Arja Imroni, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang.
6. Dr. H. Ali Imron, S.H., M.Ag., selaku Wakil Dekan I, Dr. H. Tolkah, M.A., selaku Wakil Dekan II, Dr. H. Ahmad Izzudin, M.Ag., selaku Wakil Dekan III Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang.
7. Seluruh dosen dan staf Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam proses belajar diperguruan maupun dalam forum diskusi diluar perkuliahan.
8. Bapak Mustaqim, S.H, IPDA Arif, S.H., selaku Kanit Reskrim Polsek Semarang Barat beserta jajaran anggota Polres Semarang dan Bapak Ali Mursidi selaku Staff Pengendalian dan Pengawasan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Semarang yang bersedia meluangkan waktunya memberikan informasi bagi penelitian skripsi penulis.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna karena keterbatasan ilmu yang penulis miliki. Karena itu penulis berharap saran dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca.

Semarang, 19 April 2021

Penulis

**Fauzan Dirga Aristizuma**  
**NIM. 1602056027**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN MOTTO .....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	v
HALAMAN DEKLARASI.....	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	vii
ABSTRAK.....	xii
KATA PENGANTAR .....	xiii
DAFTAR ISI .....	xv
DAFTAR TABEL .....	xvii
BAB I PENDAHULUAN .....	xvii
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Telaah Pustaka.....	6
F. Metode Penelitian .....	11
G. Sistematika Penulisan .....	19
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT .....	21
A. Tinjauan Umum tentang Lalu Lintas .....	21
B. Tinjauan Umum Tentang Polisi Lalu Lintas .....	28
C. Tinjauan Umum Transportasi .....	32
D. Tinjauan Umum Mengenai Perlindungan Hukum.....	36
E. Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas .....	37
F. Tinjauan Umum Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun	

2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat .....	38
<b>BAB III IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12 TAHUN 2019 TERHADAP KUANTITAS ANGKA KECELAKAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG.....</b>	<b>42</b>
A. Latar Belakang Aturan.....	42
B. Pelaksanaan Aturan.....	44
C. Pendapat Masyarakat.....	47
D. Isi Aturan.....	51
E. Upaya.....	57
<b>BAB IV DAMPAK IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12 TAHUN 2019 TERHADAP TINGGI RENDAHNYA ANGKA KECELAKAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG .....</b>	<b>66</b>
A. Dampak Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi.....	66
B. Pengaruh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi Menurut Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polrestabes Semarang.....	69
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>78</b>
A. Kesimpulan.....	78
B. Saran.....	79
C. Penutup.....	79
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>80</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.....	69
Tabel 3.2.....	70
Tabel 3.3.....	72

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dimana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun negara.<sup>1</sup> Transportasi mencakup beberapa hal dalam kaitannya dengan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya seperti infrastruktur jalan raya, moda transportasi, hingga pada manajemen pengelolannya yang dilakukan oleh pengambil kebijakan maupun perencana.<sup>2</sup>

Pada hakikatnya transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan memberi jasa bagi perkembangan. Kegiatan-kegiatan ekonomi dapat berjalan jika jasa transportasi terus tersedia dalam menunjang kegiatan tersebut.<sup>3</sup> Namun, sekarang berbanding terbalik dengan kenyataan yang ada di kehidupan masyarakat. Pada jaman sekarang, alat transportasi terutama kendaraan bermotor bertolak belakang dengan sarana dan prasarana, peningkatan signifikan dari jumlah kendaraan bermotor yang jumlahnya semakin banyak tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas penggunaan jalan sebagai salah satu sarana masyarakat.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Pasal 6 Huruf C, dikatakan bahwa pengendara dilarang melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasiketika sedang mengendarai sepeda motor. Peraturan ini merupakan penjabaran dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, peraturan tersebut mengatur mengenai tata cara berlalu lintas yang benar. Hal ini diartikan bahwa setiap orang wajib mengemudikan kendaraan bermotor di

---

<sup>1</sup>Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi* (Ponorogo: Myria Publisher, 2019), 1.

<sup>2</sup>Rudi Aziz, Azrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi* (Yogyakarta: Deepublisher, 2012), 1.

<sup>3</sup>Siti Fatimah, *op.cit.*

jalan dengan mematuhi peraturan tersebut dan penuh konsentrasi.

Polrestabes Semarang yang menyampaikan bahwa pada periode 2018 sampai 2020 jumlah kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Semarang Jawa Tengah sebanyak 3.371 kejadian dengan korban meninggal dunia 537 jiwa, luka ringan sebanyak 4.436 korban dan kerugian materiil mencapai Rp.2.558.560.000 yang sebagian besar akibat pengendara sepeda motor yang tidak mengetahui adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.<sup>4</sup>

#### JUMLAH KEJADIAN LAKA LANTAS TAHUN 2018-2020

##### KESATUAN : POLRESTABES SEMARANG

NO	TAHUN	JUMLAH KEJADIAN	K O R B A N			RUMAT
			MD	LB	LR	
1	2018	1.008	189	5	1.086	867.810.000
2	2019	1.365	196	2	1.423	1.302.800.000
3	2020	998	152	0	927	387.950.000
JUMLAH		3.371	537	7	4.436	2.558.560.000

Namun, sebagian besar masyarakat (khususnya Kota Semarang) belum mengetahui adanya peraturan yang mengatur tentang larangan merokok di jalan. Pada kenyataannya, masyarakat saat berkendara di jalan raya lebih mementingkan kelengkapan surat-surat laik berkendara seperti SIM (Surat Ijin

---

A. <sup>4</sup>Data Kecelakaan di Kota Semarang Tahun 2018-2020 dari Polrestabes Semarang

Mengemudi) dan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), sehingga mengesampingkan etika berkendara yang baik dan benar. Hal ini dikarenakan kurang adanya tindakan tegas dari penegak hukum yang seharusnya melakukan tindakan apabila mengetahui ada pelanggaran (masyarakat yang merokok di jalan). Sehingga, masih banyak ditemui masyarakat di Kota Semarang yang melakukan tindakan tersebut.

Tidak bisa dipungkiri lagi kegiatan merokok di jalan tersebut dapat memberikan dampak negatif terhadap diri sendiri maupun orang lain. Seperti contoh kasus pada tahun 2018 seorang mahasiswa Poltekkes Semarang bernama Febri Risdhiyatama Fahrurruza mengalami luka yang cukup parah pada bagian pengelihatan karena terkena abu rokok dari pengendara lain.<sup>5</sup> Pada contoh kasus tersebut dapat dilihat bahwa merokok pada saat berkendara di jalan raya sangat berbahaya, sehingga kasus tersebut menjadi bukti nyata masih banyaknya masyarakat Kota Semarang yang tidak mengetahui adanya peraturan yang mengatur tentang larangan merokok di jalan dan dapat terkena sanksi tegas bagi yang melanggarnya.

Selaras dengan Undang -Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 6 Huruf C Bab II, Peraturan Menteri Pehubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 Bab II tentang Jenis dan Kriteria menyebutkan lebih spesifik bahwa “Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor”. Dengan adanya peraturan ini seharusnya masyarakat mengerti bahwa merokok di jalan sangat tidak diperbolehkan dan apabila dilakukan maka akan mendapatkan sanksi.

Jika dilihat dari tingginya angka kecelakaan di Kota Semarang yang juga disebabkan oleh faktor masyarakat yang melakukan kegiatan merokok di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat belum sepenuhnya di

---

<sup>5</sup><https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3950976/viral-pemuda-yang-matanya-infeksi-berat-karena-abu-rokok-pemotor>

jalankan sebagaimana semestinya. Berlandaskan pemaparan yang telah disajikan, Peraturan-Peraturan tersebut masih belum berjalan sepenuhnya oleh masyarakat terkhusus di Kota Semarang. Apabila peraturan tersebut dapat dipahami oleh masyarakat dan sudah berjalan sepenuhnya, maka dapat mengurangi angka kecelakaan di jalan raya terkhusus di Kota Semarang.

Melihat kurangnya tingkat pemahaman masyarakat terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, penulis memilih melakukan penelitian analisis di Kota Semarang karena Kota Semarang adalah salah satu ibukota yang memiliki tingkat kepadatan yang sangat tinggi, dari berbagai kalangan masyarakat berkumpul di satu kota baik mahasiswa, pekerja, dll. Seharusnya dengan tingkat kepadatan penduduk seperti itu masyarakat lebih berhati-hati dalam berkendara menggunakan sepeda motor dan pemerintah pun lebih memberi pelajaran kepada masyarakat-masyarakat yang tidak mengerti adanya Peraturan tersebut.

Berdasarkan penjelasan uraian diatas maka perlu adanya kajian tentang pelaksanaan larangan merokok di jalan terkhusus wilayah Kota Semarang. Oleh karena itu penulis tertarik menulis dengan judul “Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Dan Implikasinya Terhadap Tingginya Rendahnya Angka Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Semarang (Studi terhadap Pengendara Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi).”

## **B. Rumusan Masalah**

Penulis menemukan bahwa tingkat pemahaman masyarakat di Kota Semarang masih rendah, sehingga rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 bagi pengendara sepeda motor yang merokok saat mengemudi?
2. Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap kuantitas angka kecelakaan sepeda motor di Kota Semarang?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah dan pokok pembahasan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh deskripsi lengkap, rinci dan sistematis tentang :

1. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan bagaimana mekanisme implementasi yang diterapkan oleh pemerintah kepada masyarakat yang belum secara penuh mengetahui tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Dilarang Melakukan Kegiatan Merokok dan Mendengarkan Musik di Jalan.
2. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan bagaimana implikasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengendara Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat apabila implementasi tersebut di jalankan atau tidak terhadap tinggi rendahnya angka kecelakaan sepeda motor di Kota Semarang.

### **D. Manfaat Penelitian**

Setiap penelitian pasti mempunyai manfaat untuk memecahkan masalah, manfaat penelitian yang hendak dicapai oleh penulis ialah sebagai berikut :

1. Kegunaan Teoritis
  - a. Sebagai sumbangan dalam konteks pemikiran dan pengetahuan ilmu hukum, khususnya hukum atau aturan berlalu lintas di jalanan umum yang dimana itu hak semua masyarakat.
  - b. Sebagai sumber informasi dan pemberdaharaan karya ilmiah pada Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Negeri Walisongo Semarang dalam hal praktek aturan berlalu lintas di jalan.
2. Kegunaan Praktis
  - a. Bagi penulis  
Sebagai media pelatihan dan pengembangan wawasan khususnya mengenai praktik aturan berlalu lintas di jalan di Kota Semarang.

b. Bagi Penegak Hukum

Sebagai bahan informasi bagi pihak-pihak yang terkait dalam praktik aturan berlalu lintas di Kota Semarang.

c. Bagi Masyarakat Umum Pengguna Jalan

Sebagai sumber informasi lebih mendalam terkait dengan aturan berlalu lintas di jalan agar tidak menimbulkan angka kecelakaan yang tinggi khususnya di Kota Semarang.

### **E. Telaah Pustaka**

Penelitian mengenai implementasi Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Dan Terhadap Kuantitas Angka Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Semarang, sebenarnya telah dibahas dalam beberapa penelitian akan tetapi hanya secara tersirat. Namun ada perbedaan antara penelitian ini yang belum pernah dikaji dalam suatu topik khusus. Berikut adalah penelitian yang berkaitan dengan penelitian penulis:

1. Muhammad Syaeful Fajar, 2015, Universitas Negeri Semarang, dengan judul “Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya di Kota Semarang Menggunakan Metode *K-Means Clustering*”.

Skripsi ini membahas mengenai faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang dan usulan penanganan yang dapat diberikan pada kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang. Perbedaan penelitian diatas dengan penelitian penulis yaitu terletak pada permasalahan, dimana penulis membahas tentang bagaimana bentuk implementasi yang diterapkan oleh pemerintah terhadap masyarakat yang belum sepenuhnya mengetahui tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Larangan Merokok Saat Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan serta bagaimana mekanisme dalam pelaksanaan peraturan tersebut dan penanggulangan dalam peraturan tersebut jika terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh masyarakat yang tidak mengetahui tentang adanya larangan merokok di jalan umum.

Jenis penelitian yang diambil oleh penulis yaitu normatif empiris yang berarti penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif (Perundang-Undangan) dan kontrak secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Pengkajian ini bertujuan untuk memastikan apakah hasil penerapan pada peristiwa hukum itu sesuai atau tidak dengan ketentuan Undang-Undang. Dimana peraturan mengenai lalu lintas dan angkutan umum tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dalam Undang-Undang dan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut menjelaskan bahwa banyak hak-hak pengemudi yang harus dipenuhi oleh adanya peraturan tersebut. Sehingga penulis akan meneliti apakah pelaksanaan dilapangan sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku.

2. Diana Rahمانingrum Azzahratunnisa, 2016, Universitas Hasanuddin Makassar, dengan judul “Analisis Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas”.

Permasalahan pada skripsi ini adalah tentang faktor penyebab timbulnya pelanggaran lalu lintas di jalan Kabupaten Bone dan upaya yang dilakukan oleh kepolisian Kabupaten Bone dalam menanggulangi tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang ada pada Kabupaten Bone.

Perbedaan penelitian diatas dengan penelitian penulis yaitu terletak pada permasalahan, dimana penulis membahas tentang bagaimana bentuk implementasi yang diterapkan oleh pemerintah terhadap masyarakat yang belum sepenuhnya mengetahui tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Larangan Merokok Saat Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan serta bagaimana mekanisme dalam pelaksanaan peraturan tersebut dan penanggulangan dalam peraturan tersebut jika terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh

masyarakat yang tidak mengetahui tentang adanya larangan merokok di jalan umum. Jenis penelitian yang diambil oleh penulis yaitu normatif empiris yang berarti penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif (Perundang-Undangan) dan kontrak secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Pengkajian ini bertujuan untuk memastikan apakah hasil penerapan pada peristiwa hukum itu sesuai atau tidak dengan ketentuan Undang-Undang. Dimana peraturan mengenai lalu lintas dan angkutan umum tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dalam Undang-Undang dan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut menjelaskan bahwa banyak hak-hak pengemudi yang harus dipenuhi oleh adanya peraturan tersebut. Sehingga penulis akan meneliti apakah pelaksanaan dilapangan sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku.

3. Rizal Khakhim, 2016, Universitas Muhammadiyah Semarang, dengan judul “Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, Dan Pengetahuan Berperilaku Safety Riding (Studi pada pengendara ojek sepeda motor di kelurahan Kedungmudu Kota Semarang)”.

Permasalahan yang diangkat didalam skripsi ini adalah tentang perilaku dan pengetahuan yang aman sangat dibutuhkan oleh seorang pengendara ojek karena kesehariannya bekerja mengantar penumpang di jalan raya, pengendara ojek akan mengalami resiko kecelakaan kendaraan bahkan kejadian kecelakaan jika tidak berkonsentrasi dalam berkendara. Besarnya potensi dan angka kecelakaan yang di timbulkan pengguna sepeda motor, maka ada perlunya melakukan pencegahan yaitu dengan cara membiasakan berperilaku berkendara dengan baik dan aman bagi pengendara ojek sepeda motor.

Perbedaan penelitian diatas dengan penelitian penulis yaitu terletak pada permasalahan, dimana penulis membahas tentang bagaimana bentuk implementasi yang diterapkan oleh pemerintah terhadap masyarakat yang belum sepenuhnya mengetahui tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Larangan Merokok Saat Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan serta bagaimana mekanisme dalam pelaksanaan peraturan tersebut dan penanggulangan dalam peraturan tersebut jika terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh masyarakat yang tidak mengetahui tentang adanya larangan merokok di jalan umum. Jenis penelitian yang diambil oleh penulis yaitu normatif empiris yang berarti penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif (Perundang-Undangan) dan kontrak secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Pengkajian ini bertujuan untuk memastikan apakah hasil penerapan pada peristiwa hukum itu sesuai atau tidak dengan ketentuan undang-undang. Dimana peraturan mengenai lalu lintas dan angkutan umum tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dalam Undang-Undang dan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut menjelaskan bahwa banyak hak-hak pengemudi yang harus dipenuhi oleh adanya peraturan tersebut. Sehingga penulis akan meneliti apakah pelaksanaan dilapangan sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku.

4. Riki, 2016, Universitas Muhammadiyah Palembang, yang berjudul “Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor Dan Pencegahan Serta Penanggulangannya Dalam Wilayah Hukum Polresta Palembang”.

Dalam penelitian ini didapati permasalahan seperti apa saja yang menjadi faktor utama penyebab kecelakaan di Kota Palembang, dan upaya

apa sajakah yang telah dilakukan oleh Polresta Palembang dalam menanggulangi tingginya angka kecelakaan di Kota Palembang. Berdasarkan materi Pasal 68 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat dikatakan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran adalah pelanggaran terhadap keharusan dan ketentuan dalam Pasal-Pasal yang ditentukan dalam Undang-Undang tersebut. Dengan demikian dapat pula dikemukakan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas yaitu pelanggaran terhadap peraturan-peraturan khusus tentang lalu lintas yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau dengan kata lain pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran terhadap peraturan-peraturan khusus tentang lalu lintas, yang berisi tentang keharusan dan ketentuan yang seperti tercantum dalam Pasal-Pasal yang ditunjuk oleh Pasal 316 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perbedaan penelitian diatas dengan penelitian penulis yaitu terletak pada permasalahan, dimana penulis membahas tentang bagaimana bentuk implementasi yang diterapkan oleh pemerintah terhadap masyarakat yang belum sepenuhnya mengetahui tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Larangan Merokok Saat Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan serta bagaimana mekanisme dalam pelaksanaan peraturan tersebut dan penanggulangan dalam peraturan tersebut jika terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh masyarakat yang tidak mengetahui tentang adanya larangan merokok di jalan umum. Jenis penelitian yang diambil oleh penulis yaitu normatif empiris yang berarti penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif (Perundang-Undangan) dan kontrak secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Pengkajian ini bertujuan untuk memastikan apakah hasil penerapan pada peristiwa hukum itu sesuai atau tidak dengan ketentuan undang-undang. Dimana peraturan

mengenai lalu lintas dan angkutan umum tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dalam Undang-Undang dan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut menjelaskan bahwa banyak hak-hak pengemudi yang harus dipenuhi oleh adanya peraturan tersebut. Sehingga penulis akan meneliti apakah pelaksanaan dilapangan sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan hukum doctrinal yang bersifat empiris, yang mana penelitian hukum empiris merupakan suatu metode penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalamartian nyata dan meneliti bagaimana bekerjanya hukum di lingkungan masyarakat.maka metode penelitian hukum empiris dapat dikatakan sebagai penelitian hukum sosiologis.Dapat dikatakan bahwa penelitian hukum yang diambil dari fakta-fakta yangada di dalam suatu masyarakat, badan hukum atau badan pemerintah. Jadi penelitian dengan pendekatan empiris harus dilakukan di lapangan, dengan menggunakan metode dan teknik penelitian lapangan.<sup>6</sup> Peneliti harus mengadakan kunjungan kepada masyarakat dan berkomunikasi dengan para masyarakat dan penegak hukum.

---

<sup>6</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Meotde Penelitian Hukum*, ( Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012), 11.

Penulis menggunakan metode empiris karena skripsi ini membahas tentang peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam suatu masyarakat yaitu kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan raya yang akan dianalisis terhadap implementasi peraturan perundang-undangan yang berlaku (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat) yang kemudian digali untuk mengatasi suatu masalah tertentu yang akan dikaji dan memaparkan rumusan masalah secara detail, serta memberikan solusi hukum dengan menggunakan norma-norma hukum yang berlaku.

## **2. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian merupakan proses pemecahan atau penyelesaian masalah melalui tahap-tahap yang telah ditentukan sehingga mencapai tujuan penelitian.<sup>7</sup> Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan pendekatan implementasi hukum berarti berbicara mengenai pelaksanaan hukum itu sendiri dimana hukum diciptakan untuk dilaksanakan. Hukum tidak bisa lagi disebut sebagai hukum, apabila tidak pernah dilaksanakan. Pelaksanaan hukum selalu melibatkan manusia dan tingkah lakunya. Lembaga kepolisian diberi tugas untuk menangani pelanggaran hukum, kejaksan disusun dengan tujuan untuk mempersiapkan pemeriksaan perkara di depan sidang pengadilan.<sup>8</sup>

Pendekatan implementasi hukum digunakan karena penelitian terkait dengan bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna

---

<sup>7</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004),112.

<sup>8</sup><https://Suduthukum.com/2017/01/pengertian-implementasi-hukum.html> diakses pada tanggal 28 Juli 2021 pukul 20.00 WIB.

Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Umum dalam memberikan perlindungan pengguna sepeda motor yang di gunakan untuk kepentingan masyarakat dan pengaruh terhadap tingginya rendahnya angka kecelakaan sepeda motor di Kota Semarang.

### **3. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian menunjukkan pada pengertian tempat atau lokasi sosial penelitian yang dicirikan oleh adanya unsur yaitu pelaku, tempat, dan kegiatan yang dapat diobservasi.<sup>9</sup> Untuk memperoleh data yang berkaitan dengan skripsi ini penulis mengambil lokasi penelitian di Kota Semarang, dikarenakan penulis merupakan penduduk yang berdomisili di Kota Semarang Barat dan banyak menjumpai masyarakat umum pengguna jalan berkendara di jalan umum sambil merokok, Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai lembaga negara yang memiliki kewenangan untuk mengatur lalu lintas umum dan Polsek Semarang Barat sebagai Lembaga negara yang memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum yang berlaku.

### **4. Sumber Data**

Dalam penelitian ini tidak terlepas dari data-data pendukung sesuai dengan tujuan penelitian. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

#### **a. Data Primer**

Data Primer, yaitu data yang diperoleh dari responden melalui pengukuran langsung, kuisisioner, kelompok panel, atau data hasil wawancara dengan narasumber. Data yang diperoleh dari data primer harus diolah lagi.<sup>10</sup>

Data primer dalam skripsi ini berupa wawancara yang dilakukan kepada masyarakat umum pengguna jalan di Kota

---

<sup>9</sup>Nasution, *Metode Research*, (Jakarta: PT. BumiAksara, 2003), 43.

<sup>10</sup>Andra Tersiana, *Metode Penelitian* (Yogyakarta: Start Up, 2018), 75.

Semarang, Staff Pengendalian dan Pengawasan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang, serta Kanit Lantas Polsek Semarang Barat (Dokumentasi diwakilkan oleh bapak Arif selaku Staff Kanit Lantas Polsek Semarang Barat).

b. Data Sekunder

Data sekunder, yaitu data yang didapat dari catatan, buku, laporan pemerintah, buku-buku, dan sebagainya. Data yang diperoleh dari data sekunder tidak perlu diolah lagi. Sumber yang tidak langsung memberikan data pada pengumpulan data.<sup>11</sup>

Data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari data-data yang diperoleh dari kepolisian, Perundang-Undangan, Yurisprudensi dan buku literatur hukum atau bahan hukum tertulis lainnya yang terkait.

c. Bahan Hukum. Sumber data yang berasal dari bahan hukum dalam penelitian ini antara lain:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang mengikat atau yang membuat orang taat pada hukum seperti peraturan perundang-undangan, dan putusan hakim.<sup>12</sup>

Bahan-bahan hukum primer terdiri dari Perundang-Undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan Perundang-Undangan dan putusan-putusan hakim.<sup>13</sup> Bahan hukum primer dalam penelitian ini meliputi :

- a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Bagi Pengguna Sepeda Motor Untuk Kepentingan Umum.

2) Bahan Hukum Sekunder

---

<sup>11</sup>Ibid, 75.

<sup>12</sup>Pedoman Penulisan Skripsi Program Sarjana Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang

<sup>13</sup>Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum, Normatif & Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), 154.

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti literatur-literatur, hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum.<sup>14</sup> Bahan hukum sekunder yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang berupa buku-buku yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti. Bahan hukum juga merupakan hasil kegiatan teoritis akademis yang mengimbangi kegiatan-kegiatan praktik legislatif atau praktik yudisial juga.<sup>15</sup> Adapun bahan hukum sekunder antara lain buku-buku teks, laporan penelitian hukum, jurnal hukum, notulen-notulen seminar hukum, memori-memori yang membuat opini hukum, bulletin-bulletin atau terbitan-terbitan lain yang memuat debat-debat dan hasil dengar pendapat di parlemen, deklarasi-deklarasi dan lain-lainnya.

### 3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti jurnal, website, surat kabar, istilah hukum dan Peraturan Perundang-Undangan.

## 5. Metode Pengumpulan Data

Penelitian hukum selalu mempunyai tujuan tertentu, baik tujuan proses maupun tujuan akhir. Tujuan proses misalnya menganalisis data yang diperoleh guna membuktikan suatu peristiwa hukum sudah dilakukan atau tidak dilakukan, sedangkan tujuan akhir adalah hasil yang diperoleh berdasarkan tujuan proses. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

### a. Wawancara

---

<sup>14</sup>Ibid. 32.

<sup>15</sup>Soetandyo Wignjosoebroto, *Hukum: Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya* (Jakarta: ELSAM dan HUMA, 2002), 155.

Wawancara merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu, dalam suatu wawancara terdapat dua pihak yang mempunyai kedudukan yang berbeda yaitu pengejar informasi atau yang biasa disebut pewawancara atau interviewer dan pemberi informasi yang biasa disebut informan atau responden.<sup>16</sup>

Dalam hal ini, penulis akan melakukan tata cara pengambilan sampel dengan kriteria bahwa seseorang tersebut berkompeten, ialah:

- 1) Masyarakat pengguna jalan umum berinisial A-R dan R-K di Kota Semarang yang masih melakukan kegiatan merokok di jalan;
- 2) Ali Mursidi selaku Staff Pengendalian dan Pengawasan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang; dan
- 3) Mustaqim S.H, selaku Kanit Lantas Polsek Semarang Barat (Dokumentasi diwakilkan oleh bapak Arif selaku Staff Kanit Lantas Polsek Semarang Barat).

b. Observasi Partisipasi

Observasi partisipasi, yaitu peneliti memainkan peranan sebagai partisipan atau peserta dalam suatu kebudayaan.<sup>17</sup> Observasi partisipan melibatkan keikutsertaan peneliti dengan individu yang diobservasi atau komunitas. Peneliti budaya akan membuat mereka merasa nyaman dengan kehadiran peneliti sehingga observasi dan proses pencatatan informasi mengenai kehidupan mereka bisa dilakukan lebih baik.<sup>18</sup> Penulis ikut berperan menjadi salah satu masyarakat yang merasa dirugikan oleh oknum masyarakat yang melakukan kegiatan pengendara merokok di jalan umum.

c. Dokumentasi

---

<sup>16</sup>Abdulkadir Muhammad, *Opcit.*87-88.

<sup>17</sup> Jacob Vredenberg, *Metode dan teknik penelitian Masyarakat* (Jakarta: PT. Gramedia, 1978), 72.

<sup>18</sup>Suwardi Endraswara, *Metode, Teori, Teknik Penelitian Kebudayaan* (Sleman: Pustaka Widyatama, 2006), 140.

Metode dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain oleh subjek. Dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.<sup>19</sup>

Dengan metode ini, peneliti mengumpulkan data dari dokumen yang sudah ada, sehingga penulis dapat memperoleh catatan-catatan yang berhubungan dengan penelitian. Metode dokumentasi ini dilakukan untuk mendapatkan data-data yang belum didapatkan melalui metode observasi dan wawancara.

## **6. Teknik Analisis Data**

Seluruh data yang terkumpul dengan lengkap dari lapangan harus dianalisis, diolah dan dimanfaatkan sehingga dapat dipergunakan untuk menjawab persoalan penelitian. Menurut Soerjono Soekanto, analisis data kualitatif adalah suatu cara analisis yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilaku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.<sup>20</sup>

Model analisis kualitatif yang digunakan adalah model analisis data yang dilaksanakan dengan menggunakan tiga tahap atau komponen berupa reduksi data, sajian data, serta penarikan kesimpulan atau verifikasi dalam suatu proses siklus antara tahap-tahap tersebut sehingga data terkumpul akan berhubungan satu dengan yang lainnya secara otomatis.<sup>21</sup> Ketiga komponen tersebut dijelaskan lebih lanjut sebagai berikut :

### **a. Reduksi Data**

---

<sup>19</sup> Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Jakarta: SalembaHumanika, 2019), 143.

<sup>20</sup> Soerjono Soekanto, *Op.Cit.* 154.

<sup>21</sup> HB Sutopo, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Surakarta: UNS Press, 2006), 86.

Proses pemilihan, pemusatan perhatian yang bertujuan untuk mempertegas, memperpendek, membuat fokus, membuang hal-hal yang tidak penting yang muncul dari catatan dan pengumpulan data. Proses ini berlangsung terus menerus sampai laporan akhir lengkap tersusun. Reduksi data bukanlah merupakan suatu yang terpisah dari analisis, reduksi data merupakan bagian dari analisis.

b. Sajian Data

Sekumpulan informasi yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan riset dan pengambilan tindakan yang meliputi berbagai jenis matrik, data, gambar dan sebagainya.

c. Menarik Kesimpulan dan Verifikasi

Penarikan kesimpulan akhir dapat dilakukan ketika setelah memahami arti dari berbagai hal yang ditemui dengan melakukan pencatatan-pencatatan peraturan, pernyataan-pernyataan, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat, akhirnya penulis menarik kesimpulan. Kesimpulan-kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung. Singkatnya makna-makna yang muncul dari data harus diuji kebenarannya, kekokohnya dan kecocokannya yakni merupakan validitasnya.<sup>22</sup>

Ketiga komponen tersebut (proses analisa interaktif) dimulai pada waktu pengumpulan data penelitian, peneliti selalu membuat reduksi data dan sajian data. Setelah pengumpulan data selesai, peneliti mulai menarik kesimpulan dengan memverifikasi berdasarkan apa yang terdapat dalam sajian data. Aktivitas yang dilakukan dengan suatu siklus antara komponen-komponen tersebut akan didapatkan data-data yang benar-benar mewakili dan sesuai dengan masalah yang diteliti. Apabila kesimpulan kurang mantap karena kurangnya rumusan dalam reduksi maupun sajian data, maka peneliti wajib kembali melakukan kegiatan

---

<sup>22</sup> Soerjono Soekanto, Op.Cit. 18-19.

pengumpulan data yang sudah terfokus untuk mencari pendukung kesimpulan yang ada dan juga bagi pendalaman data. Penelitian kualitatif prosesnya berlangsung dalam bentuk siklus.<sup>23</sup>

## **G. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab, dimana dalam setiap bab terdapat sub-sub pembahasan sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini memuat tentang latar belakang, rumusan masalah, manfaat penelitian, tujuan penelitian, penelitian terdahulu yang bersangkutan, metode penelitian, tinjauan pustaka, dan sistematika penulisan.

### **BAB II : TINJAUAN UMUM**

Bab ini membahas tentang Perlindungan Hukum Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Pengertian berlalu lintas, pengaturan hukum etika berlalu lintas, asas dalam hukum etika berlalu lintas, konsep perlindungan hukum bagi pengguna jalan umum, subyek dan objek etika berlalu lintas, serta akibat hukum etika berlalu lintas.

### **BAB III : IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12 TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKATDI KOTA SEMARANG**

Membahas tentang implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakatdi Kota Semarang. Menguraikan mekanisme pihak berwenang dalam menindak lanjuti adanya pelanggaran dan sosialisasi kepada masyarakat tentang adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Larangan Merokok Saat Mengemudikan Kendaraan Sepeda Motor tersebut.

### **BAB IV : DAMPAK IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12 TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN**

---

<sup>23</sup> Ibid.91-96.

## PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKATDI KOTA SEMARANG TERHADAP KUANTITAS ANGKA KECELAKAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA SEMARANG

Bab ini menguraikan tentang Pengaruh implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakatdi Kota Semarang Terhadap Tingginya Rendahnya Angka Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Semarang.

### BAB V : PENUTUP

Merupakan bagian penutup yaitu meliputi kesimpulan dari uraian yang telah disampaikan, saran-saran untuk membangun penulis untuk lebih baik lagi, dan penutup. Penutup meliputi simpulan dan saran.

Sedangkan bagian yang terakhir adalah bagian akhir yang isinya meliputi daftar pustaka, lampiran-lampiran, dan biografi penulis.

## BAB II

### TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT

#### A. Tinjauan Umum tentang Lalu Lintas

##### a. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.<sup>1</sup>

##### a. Manusia Sebagai Pengguna

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dan lain-lain). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta

---

<sup>1</sup> R.A Ekie Prifitriani Ramona, (Skripsi) *Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalulintas Di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros*, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2014, 17.

jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

b. Kendaraan

Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.

c. Jalan

Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

Jalan adalah tempat untuk lalu lintas orang (kendaraan dan sebagainya), jalan merupakan suatu landasan yang bertujuan untuk melewatkan lalu lintas dari suatu tempat ke tempat yang lain. Untuk itu jalan harus dibuat dengan aman, cepat, tepat, nyaman, efisien dan ekonomis. Agar transportasi jalan dapat berjalan secara aman dan efisien maka perlu dipersiapkan suatu jaringan transportasi yang handal yang terdiri dari ruas dan simpul. Secara makro jaringan jalan harus dapat melayani transportasi yang cepat dan langsung (sehingga efisien) namun juga dapat memisahkan sekaligus melayani lalu lintas dengan berbagai tujuan. Untuk itulah dalam menata jaringan jalan, perlu dikembangkan sistem hirarki jalan yang jelas dan didukung oleh penataan ruangan dan penggunaan jalan.

Terdapat 11 jalan juga merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan

mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu lintas. Jalan digunakan sebagai prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya 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 kereta api.<sup>2</sup>

#### **b. Landasan Teori**

Kesadaran hukum pada dasarnya merupakan suatu konsepsi yang abstrak.<sup>3</sup> Satjipto Rahardjo memberikan pengertian kesadaran hukum sebagai kesadaran masyarakat untuk menerima dan menjalankan hukum sesuai dengan rasio pembentukannya.<sup>4</sup> Mertokusumo memberikan pengertian kesadaran hukum sebagai kesadaran tentang apa yang seyogyanya dilakukan atau perbuat atau seyogyanya tidak dilakukan atau perbuat terutama terhadap orang lain.<sup>5</sup> Kedua pengertian itu dirumuskan secara berbeda akan tetapi keduanya melihat pada aspek pelaksanaan atau penggunaannya.<sup>6</sup>

Sosiologi hukum sangat berperan dalam upaya sosialisasi hukum demi untuk meningkatkan kesadaran hukum yang positif, baik dari warga masyarakat secara keseluruhan, maupun dari kalangan penegak hukum.

---

<sup>2</sup><https://prasbharakedung.wordpress.com/2017/07/19/pengertian-lalu-lintas/> diakses pada tanggal 14 desember 2020 pukul 15.36 WIB

<sup>3</sup> Muslan Abdurrahman, *Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum* (Malang: UMM Press, 2009), 34.

<sup>4</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat* (Bandung: Angkasa, 1986), 75-76.

<sup>5</sup> Mertokusumo, *Sejarah Peradilan dan Perundang-undangan Di Indonesia Sejak 1942 dan Apakah Kemanafaatannya bagi Kita Bangsa Indonesia*, (Yogyakarta: Disertasi, Universitas Gajah Mada, 1981), 3.

<sup>6</sup> Muslan Abdurrahman, *op.cit*

Sebagaimana diketahui bahwa kesadaran hukum ada dua macam:<sup>7</sup>

- a. Kesadaran hukum positif, identik dengan ‘Ketaatan Hukum’;
- b. Kesadaran hukum negatif, identic dengan ‘Ketidaktaatan Hukum’.

Jadi, istilah “Kesadaran Hukum” digunakan oleh para ilmuwan sosial untuk mengacu ke cara-cara dimana orang-orang memaknakan hukum dan institusi-institusi hukum, yaitu, pemahaman-pemahaman yang memberikan makna kepada pengalaman dan tindakan orang-orang.<sup>8</sup>

**c. Pengertian Jalan Raya**

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di atas permukaan air serta di bawah permukaan tanah dan atau air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006). Jalan raya adalah jalur - jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat.<sup>9</sup>

a. Jalan Raya

Jalan raya adalah jalur-jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran-ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat.

b. Jalan Umum

---

<sup>7</sup> Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Penelitian (Judicial Prudence)* (Jakarta: Prenada Media Grup, 2009), 298.

<sup>8</sup> *ibid*

<sup>9</sup> Arga Kumorojati Wira Utama, (Skripsi) *Analisis Perkerasan Jalan Dengan Metode Analisa Komponen Ruas Jalan Magelang KM 10-12*, Universitas Atma Jaya, Yogyakarta, 2016, 8.

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum.

c. Jalan Khusus

Jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.

d. Jalan Tol

Jalan tol atau jalan bebas hambatan adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.

**d. Tata Cara dan Ketertiban Berlalu Lintas**

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian keempat Pasa 1105-119 menjelaskan tentang Tata cara dalam berlalu lintas sebagai berikut:

a. Ketertiban dan Keselamatan

1) Setiap orang yang menggunakan wajib :

- a) Berperilaku tertib
- b) Mencegah hal-hal yang dapat merintangi membahayakan keamanan dan keselamatan LLAJ (Lalu Lintas Angkutan Jalan), atau dapat menimbulkan kerusakan jalan.

2) Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan :

- i. Rambu-rambu lalu lintas
- ii. Marka jalan
- iii. Alat pemberi isyarat lalu lintas
- iv. Gerakan lalu lintas
- v. Berhenti dan parkir
- vi. Peringatan dengan bunyi dan sinar
- vii. Kecepatan maksimal atau minimal, dan atau

viii. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

3) Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan :

- a) Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCK)
- b) Surat Izin Mengemudi (SIM)
- c) Bukti lulus uji berkala, dan
- d) Tanda bukti lain yang sah.

4) Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib menggunakan sabuk keselamatan.

5) Setiap orang yang mengendarai dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI)

b. Penggunaan Lampu

1) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu

2) Pengemudi sepeda motor selain memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud diatas wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

c. Jalur atau Lajur Lalu Lintas

1) Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri.

2) Penggunaan jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila :

- a) Pengemudi bermaksud untuk melewati kendaraan didepannya atau,
- b) Diperintahkan oleh Petugas Kepolisian Republik Indonesia untuk digunakan sementara di jalur sebelah kiri.

- c) Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada jalur kiri jalan.
  - d) Jalur kanan hanya diperuntukan bagi kendaraan kecepatan lebih tinggi, akan membelok, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain.
- d. Tata cara melewati
- 1) Pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas dan tersedia ruang yang cukup bagi kendaraan yang akan dilewati.
  - 2) Dalam keadaan tertentu, pengemudi dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan LLAJ (Lalu Lintas Angkutan Jalan).
  - 3) Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud dilarang melewati kendaraan tersebut.
- e. Belokan dan Simpangan
- 1) Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.<sup>10</sup>
  - 2) Pengemudi kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang serta memberikan isyarat.
  - 3) Pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan oleh rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
- f. Kecepatan

---

<sup>10</sup><http://eprints.polsri.ac.id/3376/3/BAB%20II%20-%20Tinjauan%20Pustaka.pdf> diakses pada tanggal 15 desember 2020 pukul 18.45 WIB

Pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang :

- 1) Mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional dan ditentukan berdasarkan kawasan pemukiman, perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan dan dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
- 2) Berbalapan dengan kendaraan motor lain
- 3) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut.

g. Berhenti

Selain kendaraan motor umum dalam trayek setiap kendaraan bermotor dapat berhenti di setiap jalan, kecuali :

- 1) Terdapat rambu larangan berhenti dan atau marka jalan yang bergaris utuh.
- 2) Pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan atau;
- 3) Di jalan tol.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Polisi Lalu Lintas**

Salah satu penegak hukum lalu lintas adalah polisi (polisi lalu lintas, polantas). Tugas polisi tersebut menyelenggarakan pengendalian sosial dan mengadakan perubahan atau menciptakan yang baru. Dalam melakukan tugasnya ini polisi dipengaruhi oleh unsur-unsur yang berasal dari diri pribadinya, Pendidikan, tempat pekerjaan maupun instansi lain, dan lingkungan sosial.<sup>11</sup>

Penegak hukum adalah mereka yang langsung maupun tidak langsung berkecimpung dalam proses penegakan hukum. Penegakan hukum tersebut menyasikan antara nilai, kaidah dan periaku. Penegakan hukum tersebut berkisar dari menindak dan memelihara keadilan yang bertujuan keadilan.

---

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, (Bandung: Mandar Maju, 1990), 3.

Apabila dikaitkan dengan penegakan hukum lalu lintas, misalnya operasi Patuh II, maka tujuannya adalah mencegah dan mengatasi masalah-masalah lalu lintas. Proses operasi Patuh II yang insidental misalnya, menjadi puncak kegiatan penanggulangan masalah lalu lintas dari program yang bersinambung. Dengan demikian, penegak hukum menjadi salah satu unsur penegakan hukum lalu lintas tersebut.

Lalu lintas merupakan proses di jalan raya. Jalan raya adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan Bersama dalam masyarakat. Adanya jalan raya merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi manusia dan sarana untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasar lainnya. Oleh karena itu manusia berlalu lintas untuk mempunyai hasrat mempergunakan jalan raya secara teratur dan tenteram. Dengan demikian, maka penegak hukum berfungsi menegakan keadilan di jalan raya. Tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan mengenai harapan masyarakat terhadap sikap penegak hukum. Sikap tersebut adalah kecenderungan untuk bertindak positif terhadap manusia, benda, dan keadaan.<sup>12</sup>

Sikap penegak hukum merupakan kecenderungan untuk berbuat atau tidak berbuat. Dalam melakukan tugas-tugasnya, tidak jarang penegak hukum melaksanakan diskresi. Diskresi merupakan pengambilan keputusan untuk mengatasi masalah yang dihadapi dengan tetap berpegang pada peraturan, walaupun ada diskresi yang memungkinkan tanpa berpegang pada peraturan karena belum ada peraturannya.<sup>13</sup>

Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto adalah :<sup>14</sup>

#### 1) Faktor hukum

Praktek penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak,

---

<sup>12</sup> *ibid*, 4.

<sup>13</sup> *Ibid*, 6.

<sup>14</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Op.cit. 42.

sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyesuaian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

## 2) Faktor penegakan hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitaspetugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum

## 3) Faktor sarana atau fasilitas pendukung

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap.

Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak. Tidak mungkin penegakan hukum akan berjalan dengan lancar tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu yang ikut mendukung dalam pelaksanaannya. Maka menurut Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, sebaiknya untuk melengkapi sarana dan fasilitas dalam penegakan hukum perlu dianut jalan pikiran sebagai berikut :

- a) Yang tidak ada, harus diadakan dengan yang baru
- b) Yang rusak atau salah, harus diperbaiki atau dibetulkan.
- c) Yang kurang, harus ditambah
- d) Yang macet harus dilancarkan
- e) Yang mundur atau merosot, harus dimajukan dan ditingkatkan.

#### 4) Faktor masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang.

#### 5) Faktor kebudayaan

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

Mengenai faktor kebudayaan terdapat pasangan nilai-nilai yang berpengaruh dalam hukum, yakni :

- a) Nilai ketertiban dan nilai ketentraman.
- b) Nilai jasmaniah dan nilai rohaniyah (keakhlakan).
- c) Nilai konservatisme dan nilai inovatisme.

Kelima faktor-faktor tersebut mempunyai pengaruh terhadap penegakan hukum, baik pengaruh positif maupun pengaruh yang bersifat negatif. Dalam hal ini faktor penegak hukum bersifat sentral. Hal ini disebabkan karena undang-undang yang disusun oleh penegak hukum, penerapannya dilaksanakan oleh 37 penegak hukum itu sendiri dan penegak hukum dianggap sebagai golongan panutan hukum oleh masyarakat luas.

Hukum yang baik adalah hukum yang mendatangkan keadilan dan bermanfaat bagi masyarakat. Penetapan tentang perilaku yang melanggar hukum senantiasa dilengkapi dengan pembentukan organ-organ penegakannya. Hal ini tergantung pada beberapa faktor, diantaranya :<sup>15</sup>

- a) Harapan masyarakat yakni apakah penegakan tersebut sesuai atau tidak dengan nilai-nilai masyarakat.
- b) Adanya motivasi warga masyarakat untuk melaporkan terjadinya perbuatan melanggar hukum kepada organ-organ penegak hukum tersebut.
- c) Kemampuan dan kewibawaan dari pada organisasi penegak hukum.

### **C. Tinjauan Umum Transportasi**

Transportasi menurut Adisasmita (2011) mengemukakan bahwa transportasi adalah sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan pendekatan daerah produksi dan pasar atau sering kala dikatakan menjembatani produsen dan konsumen.<sup>16</sup> Siregar (2012) mengemukakan bahwa kegiatan pengangkutan dapat terlaksana jika terpenuhi hal-hal: (1) Ada barang atau jasa atau orang yang diangkut; (2) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan; dan (3) Adanya jalan raya tempat melintasnya kendaraan angkutan.<sup>17</sup>

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.<sup>18</sup> Bisa juga di artikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan

---

<sup>15</sup> M Husen Harun, *Kejahatan dan Penegakan Hukum Di Indonesia*(Jakarta: Rineka Cipta, 1990), 41.

<sup>16</sup> Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi* (Ponorogo: Myria Publisher, 2019), 2.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi* ( Semarang: Ghalia Indonesia, 2019), 2.

orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan).<sup>19</sup>

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting, yaitu menentukan keberhasilan pembangunan. Perekonomian diartikan sebagai kondisi yang meliputi berbagai kegiatan yang dikelompokkan dalam kegiatan produksi, transaksi, distribusi dan konsumsi. Kondisi perekonomian terdiri dari beberapa tahapan, yaitu perekonomian tradisional, perekonomian yang transisi. Perkembangan perekonomian menurut tahapannya mencerminkan kondisi transportasinya. Dalam tahap perekonomian modern, kondisi transportasinya mengalami sangat maju. Kondisi perkembangan transportasi dan pembangunan melihat arah yang sama atau hubungan yang sangat positif.<sup>20</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 Pasal, menjadi 22 bab dan 326 Pasal.<sup>21</sup> Jika kita melihat Undang-Undang sebelumnya yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa

---

<sup>19</sup> Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), 7.

<sup>20</sup> M. N Nasution, *Manajemen Transportasi* (Semarang: Ghalia Indonesia, 2015), 6.

<sup>21</sup> Bantuan hukum, Implementasi Undang-Undang nomor 22 Tahun 2008 Tentang Lalu lintas. Diakses melalui <https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-royal/> tanggal 15 desember 2020 pukul 19.04

dan negara. Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.<sup>22</sup>

#### 1. Fungsi Transportasi

Transportasi sangat mempunyai banyak fungsi dalam kehidupan kita sehari-hari untuk membantu aktifitas dalam kehidupan. Beberapa fungsi transportasi diantaranya adalah sebagai berikut:<sup>23</sup>

- a. Untuk memudahkan aktivitas manusia dalam kehidupan sehari-hari;
- b. Untuk melancarkan arus barang maupun manusia;
- c. Untuk menunjang perkembangan pembangunan pada suatu daerah;
- d. Dan untuk menunjang perkembangan ekonomi dengan jasa angkutan;

#### 2. Sistem Transportasi

Sistem adalah suatu bentuk keterkaitan antar variabel/komponen dalam tatanan yang terstruktur, sehingga berkelakuan sebagai suatu keseluruhan dalam menghadapi rangsangan yang diterima dibagian manapun. Jika satu komponen dalam sistem berubah, akan berpengaruh terhadap komponen yang lain/keseluruhan. Oleh karena itu, sistem transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan. Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasikan proses pergerakan penumpang dan barang dengan cara mengatur komponen-komponennya yaitu prasarana sebagai media dan sarana sebagai alat yang digunakan dalam proses transportasi. Bentuk koordinasi antar komponen transportasi menyatukan beberapa komponen diantaranya prasarana, sarana dan sistem pengelolaannya.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup>Ibid.

<sup>23</sup> Sora N, Pengertian Transportasi Dan Fungsinya Maupun Contohnya, Diakses melalui <http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html> pada tanggal 16 desember 2020 pukul 19.20

<sup>24</sup>Rudi Azis dan Asrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), 2.

Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan pertimbangan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran dan efisiensi atas waktu dan biaya. Penyelenggaraan sistem transportasi terkait dengan perkembangan suatu wilayah yang tentunya akan meningkatkan taraf hidup masyarakat dalam suatu wilayah tersebut. Sistem informasi ini merupakan bagian integrasi dan fungsi aktivitas masyarakat dan perkembangan teknologi. Secara garis besar sistem transportasi ini dapat dibagi menjadi: <sup>25</sup>

a. Sistem Transportasi Udara

Sistem transportasi udara adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat dan udara yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

b. Sistem Transportasi Laut

Sistem transportasi udara adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat dan laut yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

c. Sistem Transportasi Darat

Sistem transportasi darat adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan. Sistem transportasi darat mencakup semua jenis transportasi dengan berbagai tipe moda angkutan yang tergolong ke dalam:

- 1) Transportasi jalanraya;
- 2) Transportasi jalanrel;

---

<sup>25</sup>Ibid, 2-4.

3) Lain-lain ; pipa, *belt conveyer* dan sebagainya.

#### **D. Tinjauan Umum Mengenai Perlindungan Hukum**

Perlindungan hukum menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah “Perbuatan (hal tahu peraturan) untuk menjaga dan melindungi subjek hukum, berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku”<sup>26</sup>. Tiap hubungan hukum tentu menimbulkan hak dan kewajiban, selain itu masing-masing anggota masyarakat tentu mempunyai hubungan kepentingan yang berbeda-beda dan saling berhadapan atau berlawanan, untuk mengurangi ketegangan dan konflik maka tampil hukum yang mengatur dan melindungi kepentingan tersebut yang dinamakan perlindungan hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis.<sup>27</sup>

Dengan kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari fungsi hukum, yaitu konsep dimana hukum dapat memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian Perlindungan hukum merupakan salah satu hal terpenting dalam unsur suatu negara hukum. Hal tersebut dianggap penting, karena dalam pembentukan suatu negara akan dibentuk pula hukum yang mengatur tiap-tiap warga negaranya. Satjipto Raharjo mendefinisikan Perlindungan Hukum adalah Upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara memberikan suatu kekuasaan kepada orang tersebut untuk melakukan tindakan yang dapat memenuhi kepentingannya.<sup>28</sup>

Pada umumnya perlindungan hukum merupakan bentuk pelayanan kepada seseorang dalam usaha pemulihan secara emosional. Sedangkan menurut Philipus M Hadjon, perlindungan hukum dibedakan menjadi 2 macam, yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif, dimana pemerintah sebagai titik sentral. Perlindungan hukum preventif adalah saat dimana diberikan kesempatan kepada rakyat untuk mengajukan keberatan

---

<sup>26</sup>Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1989 : 874

<sup>27</sup>Anonim, Perlindungan Hukum dalam <http://statushukum.com> 16 desember 2020 19.26 WIB

<sup>28</sup>Satjipto Raharjo, *Sisi-sisi Lain dari Hukum di Indonesia* (Jakarta: Kompas, 2003), 121.

atas pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Dengan demikian, perlindungan hukum yang preventif mempunyai tujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, sedangkan sebaliknya perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindakan pemerintah yang didasarkan kepada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum preventif pemerintah terdorong untuk bersikap hati-hati dalam mengambil keputusan yang berdasarkan diskresi. Dengan demikian, penanganan perlindungan hukum bagi rakyat oleh peradilan umum di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum represif.<sup>29</sup>

#### **E. Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas**

Transportasi yang berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan pemerataan dan pembangunan serta hasil-hasilnya juga sebagai bagian dari lalu lintas kendaraan bermotor dari daerah satu ke daerah yang lain, baik kendaraan pribadi maupun angkutan jalan. Dari peranan transportasi tersebut maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar.<sup>30</sup>

Lalu Lintas itu sendiri merupakan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas. Kendaraan merupakan suatu sarana angkut di jalan, yang terdiri atas kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Hal ini berdasarkan Pasal 1 Ayat (1) dan (7) Ketentuan Umum Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sedangkan kecelakaan menurut Pasal 1 Ayat (24) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak

---

<sup>29</sup>Philipus M Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia* (Suraaya: Bina Ilmu, 1987), 2-3.

<sup>30</sup>Penjelasan atas Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta badan. Kecelakaan tersebut terkadang mengakibatkan orang mengalami luka-luka atau kematian. Terdapat tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor tersebut dapat terjadi kecelakaan, namun disamping itu masih ada faktor lingkungan dan cuaca yang juga menjadi kontribusi terhadap kecelakaan.<sup>31</sup>

#### **F. Tinjauan Umum Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat**

Pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 Pasal 3 Ayat (2) “Penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) wajib memenuhi aspek :

1. Keselamatan,
2. Keamanan,
3. Kenyamanan,
4. Keterjangkauan dan,
5. Keteraturan.”

Pada Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 telah dijelaskan bahwa pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat(2) huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi dalam keadaan sehat;
- b. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku;
- c. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C;
- d. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas;
- e. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan;
- f. Pengemudi tidak membawa Penumpang melebihi dari 1 (satu) orang;

---

<sup>31</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan\\_lalu-lintas](https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_lalu-lintas) 16 desember 2020 20.00 WIB

- g. Pengemudi menguasai wilayah operasi;
- h. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang-Undangan;
- i. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan;
- j. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek;
- k. Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi;
- l. Pengemudi
  - a) memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi;
  - b) menggunakan celana panjang;
  - c) menggunakan sepatu;
  - d) menggunakan sarung tangan; dan
  - e) membawa jas hujan;
- m. Pengemudi dan Penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.”

Selanjutnya adalah terdapat dalam Pasal 6 dijelaskan bahwasanya :  
“Pemenuhan aspek kenyamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (2) huruf c paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi menggunakan pakaian sopan, bersih, dan rapi;
- b. Pengemudi berperilaku ramah dan sopan; dan
- c. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.”<sup>32</sup>

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu

---

<sup>32</sup><https://www.basishukum.com/permenhub/12/2019> diakses pada tanggal 17 desember 2020 pukul 16.21 WIB

lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Perkembangan lingkungan strategis nasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Pemerintah dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi yang efektif dan efisien dengan tetap memberikan perlindungan hukum pada masyarakat sebagai konsumen transportasi, dalam hal ini adalah pengguna kendaraan bermotor roda dua, dituntut menyediakan fasilitas, sarana, prasarana, maupun manajemen pengelolaan transportasi yang baik sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor merupakan moda transportasi yang mempunyai populasi tertinggi dibanding moda transportasi lainnya. Kecelakaan di jalan yang melibatkan sepeda motor juga menduduki peringkat tertinggi dibanding dengan moda lainnya. Hal ini menimbulkan masalah kerugian material dan immaterial yang sangat besar. Bagaimanakah realita perlindungan hukum para pengguna sepeda motor dari kecelakaan yang ada di wilayah Kota Semarang inilah yang akan dikaji lebih lanjut dalam penulisan skripsi hukum ini.

Sebagaimana uraian tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa menurut Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C menyebutkan bahwa merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi berkendara motor. Pada peraturan tersebut sudah terlihat jelas bahwa melakukan kegiatan merokok dan melakukan kegiatan lain di jalan raya dapat menyebabkan pecahnya konsentrasi saat berkendara. Peraturan tersebut adalah penjabaran dari UU No. 22 Tahun 2009.<sup>33</sup>

Disamping itu penegak hukum juga memiliki kewenangan untuk menilang atau memberi sanksi kepada pelanggar atau masyarakat yang masih melakukan kegiatan merokok di jalan raya, hal ini juga sudah diatur pada UU

---

<sup>33</sup><https://otomotif.kompas.com/read/2019/04/06/161714715/larangan-merokok-sambil-berkendara-sesuai-dengan-uu-no-22-tahun-2009> diakses pada tanggal 17 desember 2020 pukul 16.30 WIB

No. 22 Tahun 2009 Pasal 238.

**BAB III**

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 12  
TAHUN 2019 TENTANG PERLINDUNGAN PENGGUNA SEPEDA  
MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT  
DI KOTA SEMARANG**

**A. Latar Belakang Aturan**

Pemerintah dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi yang efektif dan efisien dengan tetap memberikan perlindungan hukum pada masyarakat sebagai konsumen transportasi, dalam hal ini adalah pengguna kendaraan bermotor roda dua, dituntut menyediakan fasilitas, sarana, prasarana, maupun manajemen pengelolaan transportasi yang baik sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor merupakan moda transportasi yang mempunyai populasi tertinggi dibanding moda transportasi lainnya. Kecelakaan di jalan yang melibatkan sepeda motor juga menduduki peringkat tertinggi dibanding dengan moda lainnya. Hal ini menimbulkan masalah kerugian material dan immaterial yang sangat besar. Bagaimanakah realita perlindungan hukum para pengguna sepeda motor dari kecelakaan yang ada di wilayah Kota Semarang inilah yang akan dikaji lebih lanjut dalam penulisan skripsi hukum ini.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terlihat bahwa

kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 Pasal, menjadi 22 bab dan 326 Pasal.<sup>1</sup> Jika kita melihat Undang-Undang sebelumnya yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.<sup>2</sup>

Sebagaimana uraian tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa menurut Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C menyebutkan bahwa merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi berkendara motor. Pada peraturan tersebut sudah terlihat jelas bahwa melakukan kegiatan merokok dan melakukan kegiatan lain di jalan raya dapat menyebabkan pecahnya konsentrasi saat berkemudi. Peraturan

---

<sup>1</sup>Bantuan hukum, Implementasi Undang-Undang nomor 22 Tahun 2008 Tentang Lalu lintas. Diakses melalui <https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-rya/> tanggal 15 desember 2020 pukul 19.04

<sup>2</sup>Ibid.

tersebut adalah penjabaran dari UU No. 22 Tahun 2009.<sup>3</sup>

Disamping itu penegak hukum juga memiliki kewenangan untuk menilang atau memberi sanksi kepada pelanggar atau masyarakat yang masih melakukan kegiatan merokok di jalan raya, hal ini juga sudah diatur pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 238.

## **B. Pelaksanaan Peraturan**

Banyaknya kasus kecelakaan kendaraan bermotor di Kota Semarang membuat masyarakat lebih waspada saat berkendara. Mengenai data lapangan yang diambil langsung oleh penulis yang bersumber dari masyarakat pengguna jalan, kebanyakan dari masyarakat sangat setuju dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2019 yang mengatur tentang larangan-larangan saat berkendara di jalan, lebih tepatnya masyarakat masih merasakan keresahan yang mendalam dikarenakan masih banyak “oknum” masyarakat yang melakukan kegiatan merokok di jalan. Maka dari itu penulis melakukan studi lapangan kepada masyarakat untuk mengetahui apakah benar jika masyarakat pengguna jalan itu sangat diuntungkan apabila Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C diterapkan dengan baik.

Dalam wawancara penulis dengan beberapa sample masyarakat pengguna jalan sebagian besar sangat mendukung dengan adanya peraturan tersebut. Menurut hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan masyarakat yang berinisial A-R yang juga pengguna jalan, ketika penulis memberikan pertanyaan apakah anda mengetahui tentang larangan merokok di jalan yang telah ditetapkan dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C dan bagaimana tanggapan anda mengenai peraturan tersebut.

*“Saya mengetahui apabila merokok di jalan itu dilarang akan tetapi saya tidak tau pada Pasal brapa diatur diundang-undang nomor brapa diatur juga saya tidak mengetahui hal itu, menurut saya sudah sangat semestinya sih mas untuk diterapkan dengan baik peraturan tersebut, karna peraturan tersebutkan juga*

---

<sup>3</sup><https://otomotif.kompas.com/read/2019/04/06/161714715/larangan-merokok-sambil-berkendara-sesuai-dengan-uu-no-22-tahun-2009> diakses pada tanggal 17 desember 2020 pukul 16.30 WIB

*menyangkut keselamatan masyarakat yang menggunakan jalan. Jadi yang dirugikan tidak hanya orang yang merokok di jalan akan tetapi orang-orang yang tidak melakukan hal tersebut juga bisa terkena dampak negatifnya gitu mas.”<sup>4</sup>*

Saat A-R selesai menyampaikan pandangannya terhadap peraturan tersebut, penulis bertanya kembali apabila anda menjadi salah satu korban yang terkena dampak negatif dari masyarakat yang merokok di jalan, langkah apa yang akan anda lakukan.

*“Jika saya menjadi korban atas dampak negatif tersebut pastinya saya akan melapor ke pihak berwajib agar pelaku tersebut tidak melarikan diri seenaknya dan melakukan hal itu kembali sehingga terdapat korban lagi. Ya gimana ya mas, kesehatan mahal sekarang. Kita jalan biasa naik motor sudah sangat safety saja masih bisa kena dampaknya. Kaca helm sudah ditutup pun masih bisa kena itu bara api apa ga membahayakan pengguna jalan lain kalau seperti itu? Pengguna jalan mayoritas orang menengah dan kebawah mas, jadi kalau hal tersebut kejadian kepada masyarakat menengah kebawah apa tidak kasihan? Untuk hidup saja sudah pas-pasan ditambah jika kena dampak negatif dari rokok yang disebabkan oleh orang lain.”*

Tidak jauh berbeda dari A-R, masyarakat pengguna jalan lainnya seperti R-K juga memberikan pendapat yang kurang lebih hampir sama seperti saudara A-R. R-K menjelaskan bahwa ia sangat amat terganggu dengan masyarakat yang suka melakukan kegiatan merokok di jalan, karena ia pernah menjadi korban atas “oknum” masyarakat yang merokok di jalan. Saya pun memberikan beberapa pertanyaan kepada R-K, apakah anda mengetahui tentang adanya perlindungan hukum yang didapatkan korban atas dampak negatif yang diakibatkan oleh oknum yang melakukan kegiatan merokok di jalan.

*“Tidak mas, emang ada perlindungan hukumnya mas? Saya malah baru tau ini kalau ada perlindungan hukumnya. Karena saya dulu waktu kuliah di salah satu Universitas di Kota Semarang saya pernah terkena bara api dari orang yang ada didepan saya saat naik motor mas. Bara api itu masuk kedalam mata saya lalu saya berhenti dipinggir jalan, untungnya yang terjadi infeksi diluar bola mata saya mas jadi hampir masuk kedalam mata saya dan setelah itu saya sangat marah apabila ada orang yang merokok di jalan.”<sup>5</sup>*

---

<sup>4</sup>Wawancara dengan masyarakat pengguna jalan umum berinisial A-R, pada tanggal 22 Januari 2021 pukul 15.32 WIB

<sup>5</sup>Wawancara dengan masyarakat pengguna jalan umum berinisial R-K, pada tanggal 22 Januari 2021 pukul 16.14 WIB

Kemudian saya memberikan pertanyaan kembali kepada R-K upaya-upaya apa saja yang telah anda lakukan apabila menemukan “oknum” masyarakat yang merokok di jalan.

*“Kalau saya sih mas, karna kita sesama pengguna jalan sama-sama membayar pajak negara juga saya memberanikan diri untuk menegur orang-orang tersebut, ya tentu saja dengan alasan-alasan yang masuk akal dan berharap bisa diterima oleh oknum tersebut, agar oknum tersebut memikirkan kembali jika ia ingin ngerokok di jalan lagi.”*

Hasil yang dapat disimpulkan dari data-data yang telah dikumpulkan penulis dari responden beberapa pengguna jalan di Kota Semarang dapat dikemukakan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor masih tergolong kurang. Hal ini dapat dibuktikan dari indikator pengetahuan hukum pengendara jalan yang kurang, yaitu dengan kurang mengertinya peraturan tentang tata tertib berlalu lintas dan perlindungan hukum akibat dari melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara. Sehingga responden menghiraukan pengendara lain yang melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum di Kota Semarang.

Dapat ditarik benang merahnya bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor masih tergolong kurang. Hal ini dapat dibuktikan dari keterangan masyarakat berinisial A-R dan R-K selaku pengguna jalan umum di Kota Semarang menjelaskan memahami larangan kegiatan merokok pengendara di jalan umum, akan tetapi tidak mengetahui peraturan yang mengatur larangan tersebut, responden tidak bisa menyebutkan peraturan nomer berapa, tentang apa dan Pasal berapa larangan tersebut diatur. Maka dari itu tingkat pengetahuan hukum masyarakat pengguna jalan umum dirasa kurang. Hal lain yaitu ketakutan responden terhadap bahaya melakukan kegiatan merokok di jalan umum sangat dirasakan, pendapat mayoritas pengguna jalan umum di Kota Semarang merupakan golongan menengah kebawah sehingga pengendara mayoritas di jalan umum menggunakan kendaraan bermotor sangat dirasakan

bahaya tersebut, abu dan percikan api pada rokok dapat dengan mudah masuk ke dalam bagian tubuh pengendara meskipun kaca helm telah ditutup. di Kota Semarang indikator pemahaman hukum pengendara jalan yang kurang, yaitu dengan kurang mengertinya peraturan tentang tata tertib berlalu lintas dan perlindungan hukum akibat dari melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara. Sehingga responden menghiraukan pengendara lain yang melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum di Kota Semarang. Responden juga tak segan untuk menegur pengendara yang melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum dengan dalih telah membayar pajak, sehingga fasilitas jalan umum juga merupakan hak responden. Dari pemaparan responden yang telah didapatkan penulis, implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor dirasa sangat kurang. Faktor-faktor penyebabnya adalah tidak adanya tindakan tegas berupa sanksi bagi pelanggar, dari pihak penegak hukum hanya melakukan sosialisasi terhadap larangan melakukan kegiatan lain pada saat berkendara di jalan umum dan memprioritaskan tindakan tegas bagi pelanggar kelengkapan surat-surat berkendara dan kelaikan kendaraan. Padahal pengendara mayoritas di jalan umum Kota Semarang merupakan kalangan menengah kebawah dengan kendaraan sepeda motor yang sangat besar kemungkinan abu dan percikan api rokok masuk ke dalam bagian tubuhnya, sehingga timbul ketakutan dengan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum.

### **C. Pendapat Masyarakat**

Banyaknya kasus kecelakaan kendaraan bermotor di Kota Semarang membuat masyarakat lebih waspada saat berkendara. Mengenai data lapangan yang diambil langsung oleh penulis yang bersumber dari masyarakat pengguna jalan, kebanyakan dari masyarakat sangat setuju dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2019 yang mengatur tentang larangan-larangan saat berkendara di jalan, lebih tepatnya masyarakat masih merasakan keresahan yang mendalam dikarenakan masih banyak “oknum” masyarakat yang melakukan kegiatan merokok di jalan. Maka dari itu penulis

melakukan studi lapangan kepada masyarakat untuk mengetahui apakah benar jika masyarakat pengguna jalan itu sangat diuntungkan apabila Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C diterapkan dengan baik.

Dalam wawancara penulis dengan beberapa sample masyarakat pengguna jalan sebagian besar sangat mendukung dengan adanya peraturan tersebut. Menurut hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan masyarakat yang berinisial A-R yang juga pengguna jalan, ketika penulis memberikan pertanyaan apakah anda mengetahui tentang larangan merokok di jalan yang telah ditetapkan dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C dan bagaimana tanggapan anda mengenai peraturan tersebut.

*“Saya mengetahui apabila merokok di jalan itu dilarang akan tetapi saya tidak tau pada Pasal brapa diatur diundang-undang nomor brapa diatur juga saya tidak mengetahui hal itu, menurut saya sudah sangat semestinya sih mas untuk diterapkan dengan baik peraturan tersebut, karna peraturan tersebutkan juga menyangkut keselamatan masyarakat yang menggunakan jalan. Jadi yang dirugikan tidak hanya orang yang merokok di jalan akan tetapi orang orang yang tidak melakukan hal tersebut juga bisa terkena dampak negatifnya gitu mas.”<sup>6</sup>*

Saat A-R selesai menyampaikan pandangannya terhadap peraturan tersebut, penulis bertanya kembali apabila anda menjadi salah satu korban yang terkena dampak negatif dari masyarakat yang merokok di jalan, langkah apa yang akan anda lakukan.

*“Jika saya menjadi korban atas dampak negatif tersebut pastinya saya akan melapor kepihak berwajib agar pelaku tersebut tidak melarikan diri seenaknya dan melakukan hal itu kembali sehingga terdapat korban lagi. Ya gimana ya mas, kesehatan mahal sekarang. Kita jalan biasa naik motor sudah sangat safety saja masih bisa kena dampaknya. Kaca helm sudah ditutup pun masih bisa kena itu bara api apa ga membahayakan pengguna jalan lain kalau seperti itu? Pengguna jalan mayoritas orang menengah dan kebawah mas, jadi kalau hal tersebut kejadian kepada masyarakat menengah kebawah apa tidak kasihan? Untuk hidup saja sudah pas pas an ditambah jika kena dampak negatif dari rokok yang*

---

<sup>6</sup>Wawancara dengan masyarakat pengguna jalan umum berinisial A-R, pada tanggal 22 Januari 2021 pukul 15.32 WIB

*disebabkan oleh orang lain.”*

Tidak jauh berbeda dari A-R, masyarakat pengguna jalan lainnya seperti R-K juga memberikan pendapat yang kurang lebih hampir sama seperti saudara A-R. R-K menjelaskan bahwa ia sangat amat terganggu dengan masyarakat yang suka melakukan kegiatan merokok di jalan, karena ia pernah menjadi korban atas “oknum” masyarakat yang merokok di jalan. Saya pun memberikan beberapa pertanyaan kepada R-K, apakah anda mengetahui tentang adanya perlindungan hukum yang didapatkan korban atas dampak negatif yang diakibatkan oleh oknum yang melakukan kegiatan merokok di jalan.

*“Tidak mas, emang ada perlindungan hukumnya mas? Saya malah baru tau ini kalau ada perlindungan hukumnya. Karena saya dulu waktu kuliah di salah satu Universitas di Kota Semarang saya pernah terkena bara api dari orang yang ada didepan saya saat naik motor mas. Bara api itu masuk kedalam mata saya lalu saya berhenti dipinggir jalan, untungnya yang terjadi infeksi diluar bola mata saya mas jadi hampir masuk kedalam mata saya dan setelah itu saya sangat marah apabila ada orang yang merokok di jalan.”<sup>7</sup>*

Kemudian saya memberikan pertanyaan kembali kepada R-K upaya-upaya apa saja yang telah anda lakukan apabila menemukan “oknum” masyarakat yang merokok di jalan.

*“Kalau saya sih mas, karna kita sesama pengguna jalan sama-sama membayar pajak negara juga saya memberanikan diri untuk menegur orang-orang tersebut, ya tentu saja dengan alasan-alasan yang masuk akal dan berharap bisa diterima oleh oknum tersebut, agar oknum tersebut memikirkan kembali jika ia ingin ngerokok di jalan lagi.”*

Hasil yang dapat disimpulkan dari data-data yang telah dikumpulkan penulis dari responden beberapa pengguna jalan di Kota Semarang dapat dikemukakan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor masih tergolong kurang. Hal ini dapat dibuktikan dari indikator pengetahuan hukum

---

<sup>7</sup>Wawancara dengan masyarakat pengguna jalan umum berinisial R-K, pada tanggal 22 Januari 2021 pukul 16.14 WIB

pengendara jalan yang kurang, yaitu dengan kurang mengertinya peraturan tentang tata tertib berlalu lintas dan perlindungan hukum akibat dari melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara. Sehingga responden menghiraukan pengendara lain yang melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum di Kota Semarang.

Dapat ditarik benang merahnya bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor masih tergolong kurang. Hal ini dapat dibuktikan dari keterangan masyarakat berinisial A-R dan R-K selaku pengguna jalan umum di Kota Semarang menjelaskan memahami larangan kegiatan merokok pengendara di jalan umum, akan tetapi tidak mengetahui peraturan yang mengatur larangan tersebut, responden tidak bisa menyebutkan peraturan nomer berapa, tentang apa dan Pasal berapa larangan tersebut diatur. Maka dari itu tingkat pengetahuan hukum masyarakat pengguna jalan umum dirasa kurang. Hal lain yaitu ketakutan responden terhadap bahaya melakukan kegiatan merokok di jalan umum sangat dirasakan, pendapat mayoritas pengguna jalan umum di Kota Semarang merupakan golongan menengah kebawah sehingga pengendara mayoritas di jalan umum menggunakan kendaraan bermotor sangat dirasakan bahaya tersebut, abu dan percikan api pada rokok dapat dengan mudah masuk kedalam bagian tubuh pengendara meskipun kaca helm telah ditutup. di Kota Semarang indikator pemahaman hukum pengendara jalan yang kurang, yaitu dengan kurang mengertinya peraturan tentang tata tertib berlalu lintas dan perlindungan hukum akibat dari melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara. Sehingga responden menghiraukan pengendara lain yang melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum di Kota Semarang. Responden juga tak segan untuk menegur pengendara yang melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum dengan dalih telah membayar pajak, sehingga fasilitas jalan umum juga merupakan hak responden. Dari pemaparan responden yang telah didapatkan penulis, implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor dirasa sangat kurang. Faktor-

faktor penyebabnya adalah tidak adanya tindakan tegas berupa sanksi bagi pelanggar, dari pihak penegak hukum hanya melakukan sosialisasi terhadap larangan melakukan kegiatan lain pada saat berkendara di jalan umum dan memprioritaskan tindakan tegas bagi pelanggar kelengkapan surat-surat berkendara dan kelaikan kendaraan. Padahal pengendara mayoritas di jalan umum Kota Semarang merupakan kalangan menengah kebawah dengan kendaraan sepeda motor yang sangat besar kemungkinan abu dan percikan api rokok masuk kedalam bagian tubuhnya, sehingga timbul ketakutan dengan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum.

#### **D. Isi Aturan**

Pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 Pasal 3 Ayat (2) “Penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) wajib memenuhi aspek :

1. Keselamatan,
2. Keamanan,
3. Kenyamanan,
4. Keterjangkauan dan,
5. Keteraturan.”

Pada Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 telah dijelaskan bahwa pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat(2) huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi dalam keadaan sehat;
- b. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku;
- c. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C;
- d. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas;
- e. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan;
- f. Pengemudi tidak membawa Penumpang melebihi dari 1 (satu) orang;

- g. Pengemudi menguasai wilayah operasi;
- h. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang-Undangan;
- i. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan;
- j. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek;
- k. Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi;
- l. Pengemudi
  - 1) memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi;
  - 2) menggunakan celana panjang;
  - 3) menggunakan sepatu;
  - 4) menggunakan sarung tangan; dan
  - 5) membawa jas hujan;
- m. Pengemudi dan Penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.”

Selanjutnya adalah terdapat dalam Pasal 6 dijelaskan bahwasanya :

“Pemenuhan aspek kenyamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat

(2) huruf c paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi menggunakan pakaian sopan, bersih, dan rapi;
- b. Pengemudi berperilaku ramah dan sopan; dan
- c. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.”<sup>8</sup>

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu

---

<sup>8</sup><https://www.basishukum.com/permenhub/12/2019> diakses pada tanggal 17 desember 2020 pukul 16.21 WIB

lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Perkembangan lingkungan strategis nasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Pemerintah dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi yang efektif dan efisien dengan tetap memberikan perlindungan hukum pada masyarakat sebagai konsumen transportasi, dalam hal ini adalah pengguna kendaraan bermotor roda dua, dituntut menyediakan fasilitas, sarana, prasarana, maupun manajemen pengelolaan transportasi yang baik sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor merupakan moda transportasi yang mempunyai populasi tertinggi dibanding moda transportasi lainnya. Kecelakaan di jalan yang melibatkan sepeda motor juga menduduki peringkat tertinggi dibanding dengan moda lainnya. Hal ini menimbulkan masalah kerugian material dan immaterial yang sangat besar. Bagaimanakah realita perlindungan hukum para pengguna sepeda motor dari kecelakaan yang ada di wilayah Kota Semarang inilah yang akan dikaji lebih lanjut dalam penulisan skripsi hukum ini.

Sebagaimana uraian tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa menurut Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C menyebutkan bahwa merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi berkendara motor. Pada peraturan tersebut sudah terlihat jelas bahwa melakukan kegiatan merokok dan melakukan kegiatan lain di jalan raya dapat menyebabkan pecahnya konsentrasi saat berkendara. Peraturan tersebut adalah penjabaran dari UU No. 22 Tahun 2009.<sup>9</sup>

Disamping itu penegak hukum juga memiliki kewenangan untuk menilang atau memberi sanksi kepada pelanggar atau masyarakat yang masih melakukan kegiatan merokok di jalan raya, hal ini juga sudah diatur pada UU

---

<sup>9</sup><https://otomotif.kompas.com/read/2019/04/06/161714715/larangan-merokok-sambil-berkendara-sesuai-dengan-uu-no-22-tahun-2009> diakses pada tanggal 17 desember 2020 pukul 16.30 WIB

No. 22 Tahun 2009 Pasal 238.

Terdapat pada pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019:

1. Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat meliputi :
  - a. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah;
  - b. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping; atau
  - c. Kendaraan Bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumahrumah.
2. Penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi aspek:
  - a. keselamatan;
  - b. keamanan;
  - c. kenyamanan;
  - d. keterjangkauan; dan
  - e. keteraturan.<sup>10</sup>

Lalu terdapat juga pada Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang berbunyi Pemenuhan aspek kenyamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (2) Huruf c.

Pasal 3 Ayat (2) Huruf c

- a. Pengemudi menggunakan pakaian sopan, bersih, dan rapi;

---

<sup>10</sup>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 3

b. Pengemudi berperilaku ramah dan sopan; dan

Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.<sup>11</sup>

Menurut Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 231 Ayat 1 disitu disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas wajib :

- a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
- b. memberikan pertolongan kepada korban;
- c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat;
- d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.<sup>12</sup>

Dan pada Pasal 235 Undang – Undang LLAJ sangat jelas tertera bahwa :

- a. Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
- b. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada

---

<sup>11</sup>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6

<sup>12</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 231, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.00 WIB

korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.<sup>13</sup>

Ada juga besaran kerugian yang wajib diganti oleh pengemudi penyebab kecelakaan yang tertera di Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 236 :

- a. Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- b. Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.<sup>14</sup>

Pemerintah juga memiliki kewajiban untuk membantu korban dalam menyelesaikan kasus kecelakaan yang telah diatur pada UU LLAJ pasal 238 dan 239 yaitu,

Pada pasal 238 :

- a. Pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan.
- b. Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.<sup>15</sup>

Pasal 239 :

- a. Pemerintah mengembangkan program asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>13</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 235, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.05 WIB

<sup>14</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 236, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.09 WIB

<sup>15</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 238, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.10 WIB

Pemerintah membentuk perusahaan asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.<sup>16</sup>

Menurut Undang – Undang LLAJ pasal 240 korban juga mendapatkan hak atas dampak kecelakaan yang dialaminya, yaitu :

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- c. Santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.<sup>17</sup>

Pada pasal 241 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga tertera bahwa:

*“Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamakan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”<sup>18</sup>*

#### **E. Upaya**

Bidang Pengendalian dan Ketertiban Lalu Lintas Dinas Pehubungan Kota Semarang telah melakukan berbagai upaya untuk memperkecil tingginya angka kecelakaan di Kota Semarang, sebagaimana disampaikan oleh Bapak Ali Mursidi selaku Staff Bidang Pengendalian dan Ketertiban Lalu Lintas, bahwa :

*“Upaya pasti kami sudah lakukan, setiap kami melakukan koordinasi kepada pihak terkait seperti polrestabes itu kami mengadakan forum lalulintas. Disitu kami memberikan edukasi-edukasi kepada masyarakat salah satunya membahas kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan saat berkendara. Contoh konkrit yang sudah kami lakukan dan membuahkan hasil yaitu dari data yang kami dapatkan dari polrestabes selama 2 tahun kebelakang tepatnya 2019 sampai 2020 angka kecelakaan*

---

<sup>16</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 239, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.13 WIB

<sup>17</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 240, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.17 WIB

<sup>18</sup>[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf) pasal 241, diakses pada tanggal 27 Februari 2021 pukul 15.20 WIB

*di Kota Semarang berkurang meskipun masih sedikit jumlah berkurangnya tetapi kami terus lakukan upaya - upaya terkait keselamatan berkendara di Kota Semarang ini. Dengan upaya - upaya yang kami lakukan dengan cara memberikan edukasi dengan adanya forum lalu lintas, lalu kami dari pihak dishub Kota Semarang juga sudah melakukan pengukuran sudut jalan dan tingkat kemiringan jalan agar mengurangi tingginya angka kecelakaan di Kota Semarang itu bisa dibilang sangat berhasil.”<sup>19</sup>*

Dari pernyataan bapak Ali Mursidi selaku Staff Bidang Pengendalian dan Ketertiban Lalu Lintas dapat dikemukakan bahwa Dinas Perhubungan Kota Semarang telah melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat Kota Semarang pada saat berkendara di jalan raya, yaitu dengan melakukan koordinasi kepada Polrestaes berupa edukasi-edukasi yang membahas tentang kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan pengendara pada saat berkendara di jalan raya.

Upaya lain yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Semarang berupa pengukuran sudut jalan dan tingkat kemiringan jalan, hal ini bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Semarang.

Dari upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dapat membuahkan hasil berupa berkurangnya tingkat kecelakaan di Kota Semarang.

Selanjutnya, untuk memberikan kesadaran hukum bagi masyarakat, Dinas Perhubungan Kota Semarang juga melakukan sosialisasi kepada masyarakat, khususnya terkait Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C, sebagaimana disampaikan bahwa :

*“Kalau secara sosialisasi khusus Pasal 6 huruf c kami sudah lakukan akan tetapi tidak terlalu sering karna kami juga melihat dari data yang didapat apa saja faktor - faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas, maka kami akan lakukan yang lebih diprioritaskan, contoh apabila faktor yang paling tinggi menyebabkan kecelakaan itu adalah dari sarana dan prasarananya maka kami akan memberikan perbaikan kepada sarana dan prasarana tersebut, apabila faktor kecelakaan tinggi itu disebabkan dari masyarakatnya itu sendiri maka kami akan memperketat atau memperutin terkait pemberian edukasi edukasi keselamatan berkendara*

---

<sup>19</sup>Wawancara dengan pak Ali Mursidi, selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas pada tanggal 17 Februari 2021 pukul 10.20 WIB

*kepada masyarakat.”<sup>20</sup>*

Dari pernyataan bapak Ali Mursidi selaku Staff Bidang Pengendalian dan Ketertiban Lalu Lintas dapat dikemukakan bahwa sosialisasi untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Semarang mengacu pada faktor-faktor utama penyebab kecelakaan yang mengutamakan faktor yang memiliki angka tertinggi penyebab kecelakaan.

Sosialisasi untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Semarang terdapat 2 (dua) faktor yaitu, faktor sarana dan prasarana dan faktor kesadaran hukum masyarakat.

Apabila terjadi kecelakaan dan mengakibatkan ada korban yang terkena dampak atas perilaku masyarakat yang melakukan kegiatan merokok di jalan, maka perlindungan hukum yang diberikan adalah berupa :

*“Ya pasti sesuai dengan aturan yang berlaku dan kondisi korban juga menyesuaikan aturan dari sisi tingkat fatalitasnya korban itu, mendapat kondisi fatal seperti apa mungkin tingkat fatalitasnya rendah/ringan kami dapat mengutamakan jalur kekeluargaan dengan cara menyatukan kedua belah pihak dan dibicarakan baik baik. Apabila tingkat fatalitas korban tinggi maka masyarakat yang melakukan kegiatan merokok tersebut wajib merawat korban dan menjamin sampai kondisi korban kembali pulih seperti semula, disamping itu juga ada kerjasama dengan jasa raharja atau yang lainnya. Akan tetapi perlindungan hukum ini dapat diajukan sang korban apabila korban mengetahui siapa pelakunya dan ada bukti konkrit untuk mendukung sang korban mendapatkan perlindungan hukum tersebut. Untuk mekanismenya saya kurang mengetahui karna pengaduan itu hanya kepada pihak kepolisian Kota Semarang.”<sup>21</sup>*

Dari pernyataan bapak Ali Mursidi selaku Staff Bidang Pengendalian dan Ketertiban Lalu Lintas dapat dikemukakan bahwa mengupayakan perlindungan hukum terhadap pengendara yang mengalami kecelakaan di jalan raya Kota Semarang dengan memfasilitasi mediasi yang dilakukan pihak kepolisian terhadap korban-korban kecelakaan di Kota Semarang agar dapat diselesaikan secara kekeluargaan dengan melibatkan pihak ketiga (asuransi).

Fasilitas mediasi yang diberikan Dinas Perhubungan Kota Semarang dapat

---

<sup>20</sup>Wawancara dengan pak Ali Mursidi, selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas pada tanggal 17 Februari 2021 pukul 10.22 WIB

<sup>21</sup>Wawancara dengan pak Ali Mursidi, selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas pada tanggal 17 Februari 2021 pukul 10.27 WIB

dilakukan apabila korban kecelakaan dapat membuktikan penyebab kecelakaan, sehingga korban kecelakaan mempunyai bukti kuat untuk mendapatkan perlindungan hukum.

Dengan demikian, Dinas Perhubungan Kota Semarang telah mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor agar terciptanya keselamatan berkendara kepada masyarakat di Kota Semarang, seperti memberikan edukasi melalui forum lalu lintas yang dapat diikuti oleh masyarakat umum agar timbul kesadaran dan kehati-hatian dalam menggunakan kendaraan atau saat berkendara, serta melakukan semua peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Semarang telah mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor agar terciptanya keselamatan berkendara kepada masyarakat di Kota Semarang. Hal ini dibuktikan dari keterangan yang diberikan bapak Ali Mursidis selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang yang menjelaskan adanya kegiatan khusus berupa patrol rutin untuk mendukung keselamatan berlalu lintas. Upaya lain yang dilakukan yaitu dengan melakukan koordinasi dengan pihak kepolisian dengan mengadakan forum lalu lintas. Hal-hal tersebut dilakukan untuk mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor agar dapat tersampaikan kepada masyarakat pengguna jalan umum. Namun, tingkat kesadaran masyarakat pengguna jalan umum yang sangat kurang menjadikan implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor tidak terlaksana.

Upaya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat di Kota Semarang oleh Polrestabes Kota Semarang disampaikan oleh Kanit Lantas Polsek Semarang Barat : AKP Mustaqim S.H, bahwa :

*“Untuk peraturan itu kebanyakan dari kepolisian itu lebih menggunakan dasar hukumnya yaitu UU No. 22 Tahun 2009. Untuk peraturan itu sebagai penunjang atau peraturan khusus untuk melindungi para pengemudi. Kalau implementasinya lebih banyak di gunakan di Undang-Undanganya. Jadi pasti sudah terimplementasikan dilapangan khususnya di Kota Semarang.”<sup>22</sup>*

Perbedaan kewenangan terhadap pelanggaran hukum lalu lintas Dinas Perhubungan dengan kepolisian terdapat pada persyaratan hukum pengendara. Dinas Perhubungan dalam penegakan hukum mengacu pada persyaratan teknis, sedangkan kepolisian dalam penegakan hukum mengacu pada persyaratan administratif. Pada perbedaan regulasi tersebut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan pasal 3 dan 4.

Penegakan hukum kepolisian dalam pemeriksaan mempedomani Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan mengacu persyaratan administratif berupa pemeriksaan SIM (Surat Ijin Mengemudi), STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor), STCKB (Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor), TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) dan TCKB (Tanda Coba Kendaraan Bermotor).<sup>23</sup> Tindakan hukum pihak kepolisian (Polantas) terhadap pelanggar berupa pemeriksaan gabungan, sehingga mempunyai wewenang menghentikan kendaraan bermotor di jalan raya. Hal tersebut bertujuan untuk mempertegas kejelasan obyek pada kendaraan bermotor yang diperiksa. Pada acuan persyaratan administratif diatur dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penegakan hukum dinas perhubungan dalam pemeriksaan mempedomani pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan mengacu persyaratan teknis berupa pemeriksaan laik jalan kendaraan bermotor serta memiliki tanda bukti lulus uji

---

<sup>22</sup>Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lantas polsek semarang barat pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 13.30 WIB

<sup>23</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan

untuk kendaraan bermotor yang wajib diuji.<sup>24</sup> Tindakan hukum pihak dinas perhubungan terhadap pelanggar berupa pemantauan dan penilaian, sehingga mempunyai wewenang menindak pelanggaran lalu lintas tertangkap tangan dan terkait juga dengan penghentian kendaraan bermotor. Pada acuan persyaratan teknis diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

Terkait dengan adanya kecelakaan yang diakibatkan atau menjadi korban atas “oknum” yang merokok di jalan, mekanisme untuk mendapatkan perlindungan hukumnya adalah:

*“Perlindungan hukum kami lihat dari aspek korban dulu atau yang terkena asap rokok itu, apakah menimbulkan sesuatu yang buruk misal seperti masuk ke dalam mata sehingga mengakibatkan kerusakan mata, dapat dilakukan pelaporan di unit lalu lintas, nanti akan kami kembangkan kami cari unsur- unurnya sehingga nanti bisa di lakukan tahap penyelidikan, namun agar sampai ketahap itu perlu ketelitian, tidak bisa kami semata mata menerima laporan - laporan tersebut kami harus melakukan penyidikan dan penyelidikan untuk bisa mengetahui unsur - unsur atau Pasal - Pasal apa yang masuk agar korban mendapatkan perlindungan hukum tersebut. Ada juga untuk mendukung itu semua harus dikuatkan dengan adanya bukti. Karena yang ada dilapangan, masyarakat itu sendiri jadi tidak hanya melapor saja akan tetapi harus tau pelakunya siapa yang melakukan tindak pidana tersebut.”<sup>25</sup>*

Dari pernyataan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lantas polsek semarang barat dikemukakan bahwa perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan dilihat dari aspek korban dengan memeriksa kondisi kesehatan korban kecelakaan yang dapat menimbulkan sesuatu bagi kesehatan dengan laporan yang sudah dilaporkan di unit lalu lintas.

Pihak kepolisian dalam melakukan penerimaan laporan mengacu pada asas profesional yaitu dengan meneliti laporan, melakukan penyidikan dan penyelidikan serta mencari bukti kuat dengan tujuan memenuhi setiap unsur- unsur perlindungan hukum.

---

<sup>24</sup>*Ibid*

<sup>25</sup>Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lantas polsek semarang barat pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 13.35 WIB

Sebagai langkah preventif, Polrestabes Kota Semarang telah melakukan nberbagai sosialisasi, sebagaimana disampaikan bahwa :

*“Merokok itu sudah menjadi kebiasaan masyarakat ya, untuk kami dari kepolisian sudah melakukan upaya-upaya sosialisasi. Namun kebanyakan memang masyarakat masih menghiraukan upaya-upaya dari kepolisian itu sendiri. Kami dari kepolisian sudah melakukan upaya-upaya atau himbauan-himbauan untuk tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara lebih tepatnya pengemudi sepeda motor.”<sup>26</sup>*

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Mustakin dari Polrestabes Kota Semarang, Polrestabes Kota Semarang telah memberikan himbauan-himbauan kepada masyarakat mengenai aturan merokok atau melakukan aktifitas lain saat berkendara. Namun pada kenyataanya, razia- razia kepolisian yang dilakukan adalah razia ketertiban lalu lintas dan masyarakat diberikan sanksi tilang dengan perkara kendaraan atau surat-surat yang tidak lengkap atau tidak menggunakan helm. Tidsak ada penegakan hukum dalam bentuk razia ketertiban lalu lintas terkait larangan merokok sambil berkendara dan selanjutnya diberikan sanksi tilang kepada mereka yang melakukan kegiatan merokok sambil berkendara. Menurut Bapak Mustaqim, Kanit Polsek Semarang Barat dalam penjelasannya :

*“Jadi kami pihak kepolisian memiliki prioritas yang seharusnya di berikan sanksi tilang, seperti yang saya katakan tadi bahwa masyarakat Kota Semarang telah terbiasa dengan pengemudi yang merokok di jalan, jadi pihak kepolisian memprioritaskan pengemudi - pengemudi yang tidak lengkap surat - suratnya lalu kendaraannya dimodifikasi yang tidak sewajarnya untuk berkendara. Apabila ada masyarakat yang terkena dampak dari oknum yang merokok di jalan silahkan membuat laporan ke kepolisian akan tetapi dengan bukti - bukti yang kuat itu tadi seperti kendaraan apa yang digunakan lalu plat nomornya berapa lalu saat kejadian itu lokasinya dimana, jadi tidak hanya sekedar melapor akan tetapi disertai bukti - bukti agar kami dari pihak kepolisian dapat memproses laporan tersebut.”<sup>27</sup>*

---

<sup>26</sup>Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lintas polsek semarang barat pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 13.35 WIB

<sup>27</sup>Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lintas polsek semarang barat pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 13.38 WIB

Dari pernyataan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lantas polsek semarang barat dikemukakan bahwa dalam melakukan penindakan pihak kepolisian berupa tilang dengan kewenangan memberhentikan kendaraan bermotor di jalan hanya memprioritaskan pemeriksaan kelengkapan administratif berupa pemeriksaan SIM (Surat Ijin Mengemudi), STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor), STCKB (Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor), TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) dan TCKB (Tanda Coba Kendaraan Bermotor).

Melihat kebiasaan masyarakat pada saat berkendara kendaraan di jalan raya sambil merokok, pihak kepolisian tidak melakukan tindakan mengentikan kendaraan bermotor di jalan. Tetapi pihak kepolisian tidak menutup kemungkinan untuk menindak kegiatan merokok sambil berkendara di jalan raya apabila telah menyebabkan kecelakaan dan menimbulkan koban dengan menerima laporan kejadian tersebut serta dapat dibuktikan dimata hukum.

Dapat disimpulkan bahwa Kepolisian Resor Kota Besar Semarang (Polrestabes Semarang) dapat dikemukakan bahwa pihak kepolisian juga telah melakukan upaya-upaya terhadap implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor, akan tetapi pihak kepolisian memprioritaskan terhadap kelengkapan surat-surat dalam berkendara dan kelaikan kendaraan bermotor di jalan. Hal ini dibuktikan dari keterangan yang diberikan bapak Mustaqim selaku Kanit Polsek Semarang Barat yang menjelaskan terhadap adanya perlindungan hukum terhadap pengendara yang telah melaporkan di unit laka lantas yang kemudian dilakukan tindakan hukum yang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Pihak kepolisian juga telah melakukan sosialisasi berupa himbauan-himbauan bagi pengguna jalan untuk tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara (terkhusus merokok). Namun, kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum sudah menjadi kebiasaan masyarakat, sehingga upaya yang dilakukan dari pihak kepolisian seakan-akan diabaikan dan hanya

merupakan menjadi himbauan semata dengan bukti bahwa prioritas polisi melakukan tindakan tilang dengan terhadap kelengkapan surat-surat dalam berkendara dan kelaikan kendaraan bermotor di jalan. Hal ini dapat menjadikan kebiasaan masyarakat melakukan kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum tidak dapat dirubah karena tidak adanya tindakan tegas dari pihak kepolisian menjadikan implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor (terkhusus kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan umum) tidak terlaksana.

**BAB IV**

**DAMPAK IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR 12 TAHUN 2019 TERHADAP KUANTITAS ANGKA  
KECELAKAAN SEPEDA MOTOR  
DI KOTA SEMARANG**

**A. Dampak Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi**

Berdasarkan data yang dihimpun terhadap Implementasi Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi tergolong meningkat. Hal ini dapat dilihat pada angka kecelakaan yang terjadi di Kota Semarang mengalami penurunan yang cukup signifikan dari tahun 2019 dan tahun 2020, pada Tahun 2019 terjadi 1.365 jumlah kejadian dengan 196 korban meninggal dunia, 2 luka berat dan 1.423 luka ringan dengan kerugian material sebesar 1.302.800.000. jumlah laka lantas menurun pada tahun 2020 dengan terjadi 998 jumlah kejadian, dengan 152 meninggal dunia), 0 luka berat dan 927 luka ringan dengan kerugian material sebesar 387.950.000. Pada data angka kecelakaan lalu lintas tersebut tidak menjelaskan presentase jumlah penyebab terjadinya kecelakaan, akan tetapi apabila dilihat berdasarkan keterangan responden dari staff bidang pengendalian dan ketertiban lalu lintas yang menerangkan mayoritas kecelakaan di jalan raya Kota Semarang disebabkan faktor kesadaran hukum masyarakat pada saat berkendara di jalan raya Kota Semarang. Dibuktikan dengan upaya prioritas yang dilakukan berupa edukasi kepada masyarakat yang membahas kegiatan yang mengganggu keselamatan pada saat berkendara. Kesadaran hukum yang dimaksud adalah tentang etika pengendara pada saat berkendara di jalan raya yang diatur dalam Peraturan yang berlaku, yaitu dengan tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara di jalan raya. Peraturan tersebut diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Dilarang Melakukan Kegiatan Merokok dan Mendengarkan Musik di Jalan.

Namun dapat dikaitkan dengan kasus pelanggaran lalu lintas zebra candi yang berlangsung Januari 2020 menindak 206 pelanggaran dengan rincian tilang elektronik sebanyak 3.689. Pelanggaran terbanyak kelengkapan surat administrasi berkendara sebanyak 633 (17,16%), Pelanggaran helm SNI sebanyak 608 (16,44%), Pelanggaran melawan arus sebanyak 440 (11,94%), Pelanggaran penggunaan ponsel berkendara sebanyak 434 (11,76%), Pelanggaran berkendara dibawah umur 336 (9,11%), Pelanggaran lampu berkendara 49 (1,34%), Pelanggaran pengguna trotoar 9 (0,25%), Pelanggaran menggunakan sabuk keselamatan 105 (2,85%), Pelanggaran lain-lain (termasuk merokok saat berkendara) sebanyak 1.075 (29,15%).<sup>1</sup> Pelanggaran lain-lain meliputi merokok saat berkendara sebanyak 374, menginjak atau melewati marka 267, menerobos lampu merah sebanyak 149, berhenti di tempat larangan 167, dan parkir di tempat larangan 118.

Pada presentase tersebut mayoritas pelanggaran lain-lain, pada pelanggaran tersebut merupakan kurangnya kesadaran hukum masyarakat pada saat berkendara di jalan raya Kota Semarang terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Dilarang Melakukan Kegiatan Merokok dan Mendengarkan Musik di Jalan yang merupakan kegiatan merokok pada saat berkendara termasuk dalam pasal tersebut. Apabila dilihat dari data tersebut, kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan raya termasuk rasiko tinggi. Sehingga teori kesadaran hukum masyarakat kota Semarang terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tidak berjalan.

Dampak Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi meningkat dikarenakan adanya kesadaran hukum masyarakat pada saat berkendara di jalan raya Kota Semarang. Meningkatnya kesadaran hukum masyarakat berkat upaya-upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Semarang untuk meningkatkan kesadaran masyarakat Kota Semarang pada saat berkendara di jalan raya,

---

<sup>1</sup> Operasi Zebra Candi Polda Semarang

yaitu dengan melakukan koordinasi kepada Polrestaes berupa edukasi-edukasi yang membahas tentang kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan pengendara pada saat berkendara di jalan raya. untuk meningkatkan kesadaran masyarakat Kota Semarang pada saat berkendara di jalan raya, yaitu dengan melakukan koordinasi kepada Polrestabes berupa edukasi-edukasi yang membahas tentang kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan pengendara pada saat berkendara di jalan raya dengan melakukan sosialisasi untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Semarang yang mengacu pada faktor-faktor utama penyebab kecelakaan (faktor sarana prasarana dan faktor kesadaran hukum masyarakat) yang mengutamakan faktor yang memiliki angka tertinggi penyebab kecelakaan.

Selain upaya-upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Semarang, Kepolisian Resor Kota Besar Semarang (Polrestabes Semarang) juga melakukan upaya-upaya terhadap implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi dengan melakukan sosialisasi berupa himbauan-himbauan bagi pengguna jalan untuk tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara (terkhusus merokok).

Dari upaya-upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Semarang dan Kepolisian Resor Kota Besar Semarang (Polrestabes Semarang), didukung oleh Masyarakat pengguna jalan raya di Kota Semarang dengan mendukung adanya peraturan tersebut. masyarakat masih merasakan keresahan yang mendalam dikarenakan masih banyak “oknum” masyarakat yang melakukan kegiatan merokok di jalan, karena hal tersebut dapat mengganggu pengendara lain di jalan Raya Kota Semarang sehingga menimbulkan Kecelakaan. Oleh karena itu membuat masyarakat lebih waspada saat berkendara.

**B. Pengaruh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Merokok Saat Mengemudi Menurut Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polrestabes Semarang**

Berdasarkan data yang dihimpun dari Kepolisian Resor Kota Semarang (Polrestabes) Kota Semarang, angka kecelakaan yang terjadi di Kota Semarang mengalami penurunan yang cukup signifikan, jika dilihat dan diperbandingkan dari tahun 2019 dan tahun 2020. Sebagaimana tabel berikut ini :

**Tabel 3.1**  
**Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018**  
**Di Kota Semarang<sup>2</sup>**

NO	BULAN	JUMLAH KEJADIAN	K O R B A N			RUMAT
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	101	21	1	121	97.600.000
2	PEBRUARI	86	19	0	92	65.050.000
3	MARET	77	15	0	105	41.050.000
4	APRIL	68	12	0	109	25.450.000
5	MEI	62	10	0	123	22.300.000
6	JUNI	79	14	0	124	58.400.000
7	JULI	83	17	0	138	71.400.000
8	AGUSTUS	85	16	0	139	75.000.000
9	SEPTEMBER	82	13	0	112	71.900.000
10	OKTOBER	94	17	0	114	95.350.000
11	NOPEMBER	89	16	0	112	90.850.000
12	DESEMBER	102	19	1	134	153.450.000

<sup>2</sup> Data kecelakaan Tahun 2019 Kepolisian Resor Kota Semarang (Polrestabes) Kota Semarang

JUMLAH	1.008	189	5	1.086	867.810.000
--------	-------	-----	---	-------	-------------

**Tabel 3.2**  
**Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2019**  
**Di Kota Semarang<sup>3</sup>**

NO	BULAN	JUMLAH KEJADIAN	K O R B A N			RUMAT
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	118	24	1	121	50.600.000
2	PEBRUARI	98	14	0	92	16.050.000
3	MARET	102	12	0	105	21.050.000
4	APRIL	100	13	0	109	15.450.000
5	MEI	125	24	0	123	52.300.000
6	JUNI	111	13	0	124	88.400.000
7	JULI	125	17	0	138	51.400.000
8	AGUSTUS	134	17	0	139	35.000.000
9	SEPTEMBER	113	17	0	112	51.900.000
10	OKTOBER	116	10	0	114	25.350.000
11	NOPEMBER	105	17	0	112	40.850.000
12	DESEMBER	118	18	1	134	853.450.000
JUMLAH		1.365	196	2	1.423	1.302.800.000

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

<sup>3</sup> Data kecelakaan Tahun 2019 Kepolisian Resor Kota Semarang (Polrestabes) Kota Semarang

RUMAT : Kerugian Material

Jumlah laka lintas di Kota Semarang pada tahun 2019 terjadi 1.365 jumlah kejadian, dengan 196 korban MD (Meninggal Dunia), 2 LB (Luka Berat), dan 1.423 LR (Luka Ringan) dengan Rumat sebesar Rp1.302.800.000.

Dari tabel tersebut pada tahun 2019 hampir setiap bulannya terjadi lebih dari 100 kejadian laka lintas, hanya pada bulan Februari terjadi kurang dari 100 kejadian laka lintas dengan 98 kejadian. Jika dianalisis terhadap kejadian laka lintas pada tahun 2019, maka pada tahun tersebut per harinya terjadi 3 sampai 4 kejadian laka lintas dengan rasio kematian 0,5 per hari dan terdapat kerugian material sebesar sekitar Rp3.500.000,- per harinya.

Dari data tersebut laka lintas pada tahun 2019 di Kota Semarang tergolong tinggi, sehingga jalan raya di Kota Semarang dapat dikategorikan sebagai daerah rawan kecelakaan.

**Tabel 3.3**  
**Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2020**  
**Di Kota Semarang<sup>4</sup>**

NO	BULAN	JUMLAH KEJADIAN	K O R B A N			RUMAT
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	91	13	0	97	30.750.000
2	PEBRUARI	102	14	0	101	40.050.000
3	MARET	105	20	0	102	29.350.000
4	APRIL	74	12	0	70	20.350.000
5	MEI	56	7	0	55	11.050.000
6	JUNI	55	10	0	53	22.300.000
7	JULI	70	10	0	66	16.650.000
8	AGUSTUS	79	15	0	74	41.900.000
9	SEPTEMBER	89	15	0	89	64.450.000
10	OKTOBER	82	13	0	78	28.800.000

<sup>4</sup> Data kecelakaan Tahun 2020 Kepolisian Resor Kota Semarang (Polrestabes) Kota Semarang

11	NOPEMBER	67	10	0	68	26.300.000
12	DESEMBER	69	13	0	74	56.600.000
JUMLAH		998	152	0	927	387.950.000

MD : Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

RUMAT : Kerugian Material

Jumlah laka lantas pada tahun 2020 terjadi 998 jumlah kejadian, dengan 152 korban MD (Meninggal Dunia), 0 LB (Luka Berat), dan 927 LR (Luka Ringan dengan kerugian material (Rumat) sebesar Rp387.950.000. Dari tabel tersebut pada tahun 2020 hampir setiap bulannya terjadi kurang dari 100 kejadian laka lantas, hanya pada bulan Februari dan Maret terjadi lebih dari 100 kejadian laka lantas dengan 102 dan 105 kejadian. Jika dianalisis terhadap kejadian laka lantas pada tahun 2020, maka pada tahun tersebut per harinya terjadi 2 sampai 3 kejadian laka lantas dengan rasio kematian 0,4 per hari dan terdapat kerugian material sebesar sekitar Rp1.000.000,- per harinya. Berdasarkan data-data di atas, dapat dijelaskan bahwa jumlah laka lantas di Kota Semarang pada tahun 2019 terjadi 1.365 jumlah kejadian, dengan 196 korban MD (Meninggal Dunia), 2 LB (Luka Berat), dan 1.423 LR (Luka Ringan) dengan Rumat sebesar 1.302.800.000. jumlah laka lantas menurun pada tahun 2020 dengan terjadi 998 jumlah kejadian, dengan 152 korban MD (Meninggal Dunia), 0 LB (Luka Berat), dan 927 LR (Luka Ringan dengan kerugian material (Rumat) sebesar 387.950.000.<sup>5</sup>

Dari data tersebut laka lantas pada tahun 2020 apabila dibandingkan dengan data laka lantas tahun 2019 di Kota Semarang tergolong lebih rendah,

<sup>5</sup> Data kecelakaan Tahun 2020 Kepolisian Resor Kota Semarang (Polrestabes) Kota Semarang

sehingga jalan raya di Kota Semarang dapat dikategorikan sebagai daerah yang memiliki penurunan rasio kejadian laka lantas.

Pada data angka kecelakaan lalu lintas tersebut memang tidak menjelaskan penyebab terjadinya kecelakaan, akan tetapi berdasarkan keterangan responden dari staff bidang pengendalian dan ketertiban lalu lintas yang menerangkan

*“Itu lebih ke kesadaran hukum atau terkait edukasi yang masih kurang bagi pengguna jalan khususnya pesepeda motor, karena kegiatan itu pasti mengganggu pengguna jalan yang lain dan menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kecelakaan terkait dari sisi keselamatan. Terjadinya kecelakaan itu lebih rentan apabila kegiatan berkendara itu tidak sesuai dengan apa yang telah di tetapkan.”<sup>6</sup>*

Mayoritas kecelakaan di jalan raya Kota Semarang disebabkan faktor kesadaran hukum masyarakat pada saat berkendara di jalan raya Kota Semarang. Akibat dari kurangnya kesadaran hukum masyarakat Kota Semarang pada saat berkendara, kegiatan berkendara di jalan raya Kota Semarang tidak sesuai dengan apa yang telah ditetapkan (yang diatur dalam Undang-Undang yang berlaku), sehingga menjadi faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Pada faktor inilah Dinas Pehubungan Kota Semarang melakukan berbagai upaya untuk memperkecil tingginya angka kecelakaan di Kota Semarang, dibuktikan dengan upaya prioritas yang dilakukan berupa edukasi kepada masyarakat yang membahas kegiatan yang mengganggu keselamatan pada saat berkendara.

*“Upaya pasti kami sudah lakukan, setiap kami melakukan koordinasi kepada pihak terkait seperti polrestabes itu kami mengadakan forum lalulintas. Disitu kami memberikan edukasi-edukasi kepada masyarakat salah satunya membahas kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan saat berkendara. Contoh konkrit yang sudah kami lakukan dan membuahkan hasil yaitu dari data yang kami dapatkan dari polrestabes selama 2 tahun kebelakang tepatnya 2019 sampai 2020 angka kecelakaan di Kota Semarang berkurang meskipun masih sedikit jumlahnya tetapi kami terus lakukan upaya*

---

<sup>6</sup>Wawancara dengan pak Ali Mursidi, selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas pada tanggal 17 Februari 2021 pukul 10.17 WIB

- upaya terkait keselamatan berkendara di Kota Semarang ini. Dengan upaya - upaya yang kami lakukan dengan cara memberikan edukasi dengan adanya forum lalu lintas, lalu kami dari pihak dishub Kota Semarang juga sudah melakukan pengukuran sudut jalan dan tingkat kemiringan jalan agar mengurangi tingginya angka kecelakaan di Kota Semarang itu bisa dibilang sangat berhasil.”<sup>7</sup>

“Kalau secara sosialisasi khusus Pasal 6 huruf c kami sudah lakukan akan tetapi tidak terlalu sering karna kami juga melihat dari data yang didapat apa saja faktor - faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas, maka kami akan lakukan yang lebih diprioritaskan, contoh apabila faktor yang paling tinggi menyebabkan kecelakaan itu adalah dari sarana dan prasarannya maka kami akan memberikan perbaikan kepada sarana dan prasarana tersebut, apabila faktor kecelakaan tinggi itu disebabkan dari masyarakatnya itu sendiri maka kami akan memperketat atau memperutint terkait pemberian edukasi edukasi keselamatan berkendara kepada masyarakat.”<sup>8</sup>

Hal senada juga dilakukan dari pihak kepolisian dengan melakukan upaya-upaya dan himbauan-himbauan untuk tidak melakukan aktifitas lain selain berkendara lebih tepatnya pengendara sepeda motor.

“Merokok itu sudah menjadi kebiasaan masyarakat ya, untuk kami dari kepolisian sudah melakukan upaya-upaya sosialisasi. Namun kebanyakan memang masyarakat masih menghiraukan upaya-upaya dari kepolisian itu sendiri. Kami dari kepolisian sudah melakukan upaya-upaya atau himbauan-himbauan untuk tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara lebih tepatnya pengemudi sepeda motor.”<sup>9</sup>

Terkhusus untuk kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan raya Kota Semarang sudah menjadi kebiasaan menyebabkan polisi tidak memberikan sanksi tilang terhadap temuan tersebut. Akan tetapi dari pihak kepolisian mengupayakan pada faktor kesadaran hukum masyarakat dapat terlaksana, yaitu dengan menindak tegas pengendara melakukan kegiatan merokok di jalan raya pada saat berkendara dengan menyediakan penerimaan laporan yang dikuatkan dengan bukti yang dilampirkan.

---

<sup>7</sup>Wawancara dengan pak Ali Mursidi, selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas pada tanggal 17 Februari 2021 pukul 10.20 WIB

<sup>8</sup>Wawancara dengan pak Ali Mursidi, selaku staff pengendalian dan pengawasan lalu lintas pada tanggal 17 Februari 2021 pukul 10.22 WIB

<sup>9</sup> Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lantas polsek semarang barat pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 13.35 WIB

*“Jadi kami pihak kepolisian memiliki prioritas yang seharusnya di berikan sanksi tilang, seperti yang saya katakan tadi bahwa masyarakat Kota Semarang telah terbiasa dengan pengemudi yang merokok di jalan, jadi pihak kepolisian memprioritaskan pengemudi - pengemudi yang tidak lengkap surat - suratnya lalu kendaraannya dimodifikasi yang tidak sewajarnya untuk berkendara. Apabila ada masyarakat yang terkena dampak dari oknum yang merokok di jalan silahkan membuat laporan ke kepolisian akan tetapi dengan bukti - bukti yang kuat itu tadi seperti kendaraan apa yang digunakan lalu plat nomornya berapa lalu saat kejadian itu lokasinya dimana, jadi tidak hanya sekedar melapor akan tetapi disertai bukti - bukti agar kami dari pihak kepolisian dapat memproses laporan tersebut.”<sup>10</sup>*

Jadi, jika dilihat dari analisis angka kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang berdasarkan keterangan dari Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Mayoritas terjadinya kecelakaan disebabkan pada faktor kesadaran hukum masyarakat pada saat berkendara di jalan raya Kota Semarang, kesadaran hukum yang dimaksud adalah tentang etika pengendara pada saat berkendara di jalan raya yang diatur dalam Peraturan yang berlaku, yaitu dengan tidak melakukan aktifitas lain saat berkendara di jalan raya. Peraturan tersebut diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C tentang Dilarang Melakukan Kegiatan Merokok dan Mendengarkan Musik di Jalan.

Kegiatan merokok pada saat berkendara di jalan raya merupakan suatu aktifitas lain pada saat berkendara di jalan raya. Jadi, dapat disimpulkan bahwa kegiatan tersebut melanggar Pasal 6 Huruf C Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Sehingga merokok pada saat berkendara di jalan raya menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Data-data yang telah dikumpulkan penulis di Resor Kota Besar Semarang (Polrestabes Semarang) dapat dikemukakan bahwa pihak kepolisian juga telah melakukan upaya-upaya terhadap implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor dengan menyediakan penerimaan laporan di unit

---

<sup>10</sup>Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku kanit lantas polsek semarang barat pada tanggal 20 Januari 2021 pukul 13.38 WIB

laka lintas, melakukan sosialisasi dengan melakukan upaya-upaya dan himbauan terhadap pengendara agar tidak ada kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi berkendara (melakukan aktifitas lain selain mengendarai kendaraan pada saat berkendara) hal ini digunakan untuk melindungi pengguna jalan. Namun dalam hal memberikan sanksi tilang, dari kepolisian memprioritaskan pada kelengkapan surat-surat berkendara dan modifikasi kendaraan yang tidak sesuai aturan. Hal ini dapat diartikan bahwa implementasi terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor telah dilaksanakan oleh pihak kepolisian dengan melakukan sosialisasi berupa upaya dan himbauan, namun tingkat penegakan hukumnya (merokok saat berkendara) kurang.

Jadi, implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat di Kota Semarang terhadap tinggi rendahnya angka kecelakaan sepeda motor di Kota Semarang sangat berpengaruh. Hal ini dibuktikan dengan menurunnya angka kecelakaan di Kota Semarang dari tahun 2019 sampai 2020 yang signifikan.

Dengan adanya penegakan hukum berupa sanksi tilang hingga kurungan penjara<sup>11</sup> dari pihak kepolisian terhadap pengguna jalan raya di Kota Semarang, menjadikan ketertiban berlalu lintas dapat tercapai. Apabila masyarakat pengguna jalan di Kota Semarang dapat mematuhi tindakan penegakan peraturan dari kepolisian. Penegakan dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dengan melakukan penegakan hukum terhadap pengguna jalan raya di Kota Semarang juga mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan sebagai pengingat dalam Permenhub tersebut. Sehingga dari pihak kepolisian dapat mengedukasi masyarakat pengguna jalan di Kota Semarang dan dapat terciptanya implementasi

---

<sup>11</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian dan analisis dari bab-bab sebelumnya terhadap Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dan Pengaruh Terhadap Tingginya Rendahnya Angka Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Semarang, penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat merupakan peraturan yang mengatur tentang ketertiban pengendara ketika sedang berkendara di jalan raya. Pada kenyataannya peraturan tersebut tidak berjalan sebagaimana mestinya, hal ini dikarenakan tingkat kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan umum di Kota Semarang sangat rendah.
2. Faktor kebiasaan menjadikan masyarakat tidak mengindahkan himbauan tersebut, sehingga masyarakat abai terhadap peraturan larangan melakukan kegiatan lain (merokok) pada saat berkendara di jalan umum. Faktor-faktor tersebut yang menyebabkan implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat tergolong lemah.
3. Upaya-upaya dari Perhubungan Kota Semarang dan Polrestabes Kota Semarang memiliki pengaruh sangat signifikan terhadap implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat di Kota Semarang terhadap tingginya rendahnya angka kecelakaan sepeda motor di kota Semarang.

## **B. Saran**

Saran dalam penelitian tentang Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Bagi Pembaca, hasil penelitian ini diharapkan agar menambah wawasan pengetahuan terkait peraturan yang ada sebagaimana mestinya demi mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Khususnya yang sudah memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) memiliki kesadaran hukum agar implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dapat terlaksana, sehingga dapat mengurangi angka Kecelakaan di jalan raya.
2. Dalam upaya meningkatkan kesadaran hukum masyarakat, pemerintah hendaknya meningkatkan kualitas sumber daya manusia. Semakin tinggi sumber daya manusia maka akan berpengaruh terhadap tingkat kesadaran hukum dan bagi penegak hukum diperlukan adanya tindakan tegas terhadap semua jenis pelanggaran sesuai dengan isi peraturan yang berlaku demi terciptanya *ius constituendum* yang adil, agar bermanfaat bagi masyarakat serta memberi kepastian hukum yang sesuai dengan keadaan masyarakat.

## **C. Penutup**

Demikian penyusunan skripsi ini, peneliti menyadari banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Sehingga perlu adanya perbaikan maupun pembenahan. Maka dari itu, peneliti mengharap saran konstruktif untuk melengkapi berbagai kekurangan yang ada. Dan yang terakhir peneliti memohon kepada ALLAH SWT agar penelitian ini bisa bermanfaat bagi semua kalangan khususnya pada perkembangan pelaksanaan peraturan larangan merokok di jalan seluruh Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku dan Jurnal

- Adisasmita, Sakti Adji, 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Azis, Rudi dan Asrul, 2010. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Amirudin dan Zainal Asikin, 2012. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Dhamayanti, Ni Gusti Ayu Agung Novita, 2019. Perlindungan Hukum Terhadap Identitas Anak Sebagai Kotban Tindak Pidana di Media Elektronik, *Journal Ilmu Hukum*. Vol. 8 No. 5, Agustus.
- Endraswara, Suwardi, 2006. *Metode, Teori, Teknik Penelitian Kebudayaan* Sleman: Pustaka Widyatama.
- Fajar, Mukti dan Yulianto Ahmad, 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Fatimah, Siti, 2019. *Pengantar Transportasi*, Ponorogo: Myria Publisher.
- Hadjon, Philipus M, 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu.
- Harun, M. Husen, 1990. *Kejahatan dan Penegakan Hukum Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Hendratno, ET., 2009. Masalah Transportasi Kota Dilihat Dengan Pendekatan Hukum, Sosial dan Budaya. *Jurnal Mimbar Hukum*, Vol. 21, No.3, Oktober.
- Herdiansyah, Haris, 2019. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Salemba Humanika.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia.

- Mertokusumo, Sudikno, 2004. *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.
- Muhammad, Abdulkadir, 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Nasution, 2003. *Metode Research*, Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Nasution, M. N, 2015. *Manajemen Transportasi*, Semarang: Ghalia Indonesia.
- ND, Mukti FajaR dan Yulianto Achmad, 2010. *Dualisme Penelitian Hukum, Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Pardidinata, I Kadek Angga Satya, 2018. Penerapan Pidana Denda Dalam Menekan Angka Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Singaraja, *Journal Ilmu Hukum*. Vol. 07 No. 02, Maret.
- Penjelasan atas Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Philipus M Hadjon, 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu.
- Raharjo, Satjipto, 2003. *Sisi-sisi Lain dari Hukum di Indonesia*. Jakarta: Kompas.
- Sadono, Soni, 2016. Budaya Tertib Berlalu Lintas Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Journal Komunikasi*. Vol. 4 No. 1, April.
- Simbolon, Maringan Masry, 2019. *Ekonomi Transportasi*, Semarang: Ghalia Indonesia.
- Soekanto, Soerjono, 1990. *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju.
- Soekanto, Soerjono, 1983. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Rajawali.
- Soekanto, Soerjono, 2012. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press.
- Soewandi, Jusuf, 2012. *Pegantar Metodologi Penelitian*. Jakarta: Mitra Wacana Media.

- Sutopo, HB, 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Surakarta: UNS Press.
- Tersiana, Andra, 2018. *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Start Up.
- Triyatna, Anak Agung Gede, 2019. Kriminalisasi Terhadap Perbuatan Pekerja Seks Komersial Dalam Pembaharuan Hukum Pidana, *Journal Ilmu Hukum Vol. 8 No. 4, Juni*.
- Vredenbergt, Jacob, 1978. *Metode dan teknik penelitian Masyarakat*, Jakarta: PT. Gramedia.
- Wignjosoebroto, Soetandyo, 2002. *Hukum: Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*. Jakarta: ELSAM dan HUMA.
- Zulkarnain, I Gusti Agung Kiddy Krsna, 2019. Kriminalisasi Perbuatan Main Hakim Sendiri (Eigenrichting) Dalam Hukum Pidana Indonesia, *Journal Ilmu Hukum, Vol. 8 No. 6, September*.
- <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3950976/viral-pemuda-yang-matanya-infeksi-berat-karena-abu-rokok-pemotor>  
Data Kecelakaan di Kota Semarang Tahun 2019-2020 dari Polrestabes Semarang  
<https://Suduthukum.com/2017/01/pengertian-implementasi-hukum.html>  
diakses pada tanggal 28 Juli 2021 pukul 20.00 WIB.
- Pedoman Penulisan Skripsi Program Sarjana Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Walisongo Semarang  
<https://prasbharakedung.wordpress.com/2017/07/19/pengertian-lalu-lintas/>  
<http://eprints.polsri.ac.id/3376/3/BAB%20II%20-%20Tinjauan%20Pustaka.pdf>  
<https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan- raya/>  
<http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html>
- Anonim, Perlindungan Hukum dalam <http://statushukum.com>  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan\\_lalu-lintas](https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_lalu-lintas)  
<https://www.basishukum.com/permenhub/12/2019>

<https://otomotif.kompas.com/read/2019/04/06/161714715/larangan-merokok-sambil-berkendara-sesuai-dengan-uu-no-22-tahun-2009>

<http://dishub.semarangkota.go.id/wp-content/uploads/2017/03/BAB-II-renstra-dishub-2016-2021.pdf>

<http://www.restabessmg.jateng.polri.go.id/main/profile/sejarah.html>

<http://www.restabes-smg.jateng.polri.go.id/main/profile/visi.htm>

<http://www.restabessmg.jateng.polri.go.id/main/profile/struktur.html> diakses tanggal 26 Januari 2021, pukul 15.15 WIB.

[https://dishub.semarangkota.go.id/?page\\_id=155](https://dishub.semarangkota.go.id/?page_id=155) diakses tanggal 17 September 2021, pukul 21.30 WIB.

## **Undang – Undang**

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Pengguna Sepeda Motor Yang di Gunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Pasal 3 dan Pasal 6

Undang-Undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 27-28

Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## **NARASUMBER WAWANCARA**

Wawancara Dengan Bapak Ali Mursidi, Selaku Staff Pengendalian Dan Pengawasan Lalu Lintas.

Wawancara Dengan Bapak Ali Mursidi, Selaku Staff Pengendalian Dan Pengawasan Lalu Lintas.

Wawancara Dengan Bapak Ali Mursidi, Selaku Staff Pengendalian Dan Pengawasan Lalu Lintas.

Wawancara Dengan Bapak Ali Mursidi, Selaku Staff Pengendalian Dan Pengawasan Lalu Lintas.

Wawancara Dengan Bapak Ali Mursidi, Selaku Staff Pengendalian Dan Pengawasan Lalu Lintas.

Wawancara Dengan Bapak Mustaqim, Selaku Kanit Lantas Polsek Semarang Barat

Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Jalan Umum Berinisial A-R.

Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Jalan Umum Berinisial R-K.

## LAMPIRAN – LAMPIRAN

Wawancara dengan Staff Pengendalian dan Pengawasan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang



Wawancara dengan pak Mustaqim S.H, selaku Kanit Lantas Polsek Semarang Barat (Dokumentasi diwakilkan oleh bapak Arif selaku Staff Kanit Lantas Polsek Semarang Barat)



Data kecelakaan di Kota Semarang tahun 2019

KESATUAN : POLRESTABES SMG ( DATA SESUDAH COKLIT )

NO	BULAN	JML KEJ	KORBAN			RUMAT
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	118	24	1	121	50.600.000
2	PEBRUARI	98	14	0	92	16.050.000
3	MARET	102	12	0	105	21.050.000
4	APRIL	100	13	0	109	15.450.000
5	MEI	125	24	0	123	52.300.000
6	JUNI	111	13	0	124	88.400.000
7	JULI	125	17	0	138	51.400.000
8	AGUSTUS	134	17	0	139	35.000.000
9	SEPTEMBER	113	17	0	112	51.900.000
10	OKTOBER	116	10	0	114	25.350.000
11	NOPEMBER	105	17	0	112	40.850.000
12	DESEMBER	118	18	1	134	853.450.000
	JUMLAH	1.365	196	2	1.423	1.302.800.000

B/12/I/2021/sum  
 SURAT MASUK DI SAT LAMTAS POLRESTABES  
 SMG PD TEL 12-21  
 KANTOR DI PASAR SILE BARAT LAMTAS 2  
 POU PISA.

Data kecelakaan di Kota Semarang Tahun 2020

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
DAERAH JAWA TENGAH  
WILAYAH KOTA BESAR SEMARANG

JUMLAH KEJADIAN LAKA LANTAS  
TAHUN 2020

KESATUAN : POLRESTABES SMG ( DATA SESUDAH COKLIT )

NO	BULAN	JML KEJ	KORBAN			RUMAT
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	91	13	0	97	30.750.000
2	PEBRUARI	102	14	0	101	40.050.000
3	MARET	105	20	0	102	29.350.000
4	APRIL	74	12	0	70	20.350.000
5	MEI	56	7	0	55	11.050.000
6	JUNI	55	10	0	53	22.300.000
7	JULI	70	10	0	66	16.650.000
8	AGUSTUS	79	15	0	74	41.900.000
9	SEPTEMBER	89	15	0	89	64.450.000
10	OKTOBER	82	13	0	78	28.800.000
11	NOPEMBER	67	10	0	68	26.300.000
12	DESEMBER	69	13	0	74	56.600.000
	JUMLAH	998	152	0	927	387.950.000

POLRESTABES  
SMG

B/12/I/2021/SMG  
SIMPAT MITSUKI DI SRT UNITAS POLRESTABES  
SMG PD TEL 12-21  
KANTOR DI PASAR SIKS BARAT UNITAS 2

Daftar pertanyaan untuk masyarakat biasa mengenai Peraturan Menteri  
Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019

**DAFTAR PERTANYAAN MENGENAI IMPLEMENTASI PERATURAN  
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 19 TAHUN 2019 PASAL 6 HURUF  
C TERUNTUK MASYARAKAT BIASA.**

1. Apakah anda mengetahui tentang larangan merokok dijalan yang telah di tetapkan dengan adanya Permen. Hub, Nomor 19 Tahun 2019 Pasal 6 Huruf C. (Jika jawaban "iya" maka pertanyaan ditambah berupa "Bagaimana pendapat anda mengenai peraturan tersebut") (M – MP)
2. Apakah anda mengetahui tentang adanya perlindungan hukum yang didapatkan korban atas dampak negatif yang di akibatkan oleh oknum yang melakukan kegiatan merokok dijalan. (M)
3. Bagaimana tanggapan anda terhadap masyarakat yang masih melakukan kegiatan merokok dijalan. (M)
4. Upaya – upaya apa saja yang telah anda lakukan apabila menemukan "oknum masyarakat" yang merokok dijalan. (Apakah anda akan diam saja atau anda akan melakukan sesuatu seperti upaya upaya agar orang tersebut tidak melakukan kegiatan merokok dijalan kembali) (M)
5. Apabila anda menjadi salah satu korban yang terkena dampak negatif dari masyarakat yang merokok dijalan, langkah apa yang akan anda lakukan . (M)

Daftar pertanyaan untuk Dinas Perhubungan mengenai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019

**DAFTAR PERTANYAAN TENTANG KEBIJAKAN PEMERINTAH YANG MENGATUR TENTANG MEROKOK DIJALAN DI KOTA SEMARANG**

1. Mengenai Permen. Hub. 12 Tahun 2019 pasal 6 Huruf C, Apakah kebijakan pemerintah tersebut telah di implementasikan dengan baik lebih tepatnya di Kota Semarang.
2. Mengapa masih banyak masyarakat Kota Semarang yang melakukan kegiatan merokok dijalan saat berkendara menggunakan sepeda motor.
3. Faktor – faktor apa saja yang menyebabkan tingginya kecelakaan di Kota Semarang.
4. Upaya apa saja yang telah dilakukan pemerintah dalam untuk dapat memperkecil angka kecelakaan dijalan yang ada di Kota Semarang.
5. Perlindungan hukum seperti apa yang didapatkan korban jika terjadi kecelakaan dijalan yang disebabkan oleh “oknum” yang merokok dijalan.
6. Apakah Dishub Kota Semarang pernah melakukan sosialisasi terhadap masyarakat mengenai Permen. Hub. 12 Tahun 2019 pasal 6 Huruf C.
7. Apabila ada seorang yang terkena dampak/menjadi korban atas oknum yang merokok dijalan, bagaimana mekanisme orang tersebut agar mendapatkan perlindungan hukum.

## Daftar Riwayat Hidup Penulis

Penulis bernama lengkap Fauzan Dirga Aristizuma, dilahirkan di Semarang, 29 Agustus 1998. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara, buah hati dari pasangan Andri Zulisman dan Sudaryati.

Pendidikan formal yang pernah ditempuh oleh penulis, yaitu:

1. SD Kemala Bhayangkari 02 Semarang, diselesaikan tahun 2010.
2. SMP Negeri 34 Semarang, diselesaikan tahun 2013.
3. SMA Negeri 15 Semarang, diselesaikan tahun 2016.

Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Syar'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Walisongo melalui jalur SBMPTN (Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri) pada tahun 2016.

Semarang, 27 April 2021  
Hormat saya,

**Fauzan Dirga Aristizuma**  
**NIM: 1602056027**