



KAJIAN HUKUM PELANGGARAN LALU LINTAS ANAK DI BAWAH UMUR DI INDONESIA

Rayen Alfredo Hutabarat, Ampuan Situmeang

Universitas Internasional Batam

E-mail: rayenalfredo23022000@gmail.com

Info Artikel

Masuk: 1 Juni 2023

Diterima: 12 Juli 2023

Terbit: 1 Agustus 2023

Keywords: *Judicial Review, Traffic, Child*

Abstract

Judicial Review of Underage Traffic Violations Based on Law no. 12 Road Traffic and Transportation Law No. 22 of 2009 Regarding road traffic and transportation, it discusses the phenomenon of minors driving a lot of private cars on the roads. This phenomenon is included in cases of violation of the law. Accidents are also possible on August 22 2009, because the awareness of minors to engage in driving is still low. The purpose of this research is to find out what violations are committed by minors while driving, and how the legal review is seen from the perspective of Law no. 22 of 2009, and what factors are behind the rampant phenomenon of minors driving private cars. The research method used is normative jurisprudence, and the method used is library research. The data source used is the primary data source, Law no. 22 of 2009, and secondary sources obtained from reference sources in the form of books, scientific articles and previous research that support the research topic. The results of the study show that the number of underage drivers is because parents support their children using private cars because they are considered more efficient and effective, and school support is reflected in the provision of special, environmentally friendly parking lots and comfortable vehicle facilities, such as motorcycle technology. Common violations committed by underage drivers include not wearing a helmet, dim lights, absence of mirrors and other driving safety equipment, physical vehicle that does not pay attention to safety, SIM, STNK and other violations such as an incomplete driving license, including violating traffic signs, ignoring traffic police, driving against the flow, parking in the middle of the road, turning without turning on the turn signal, driving in a group that exceeds the vehicle's capacity. Article 77

Kata kunci: *Kajian Hukum, Lalu lintas, Anak*

Corresponding Author:

Rayen Alfredo Hutabarat,

E-mail:

rayenelfredo23022000@gmail.com

concerning the possession of a driver's license regulates the review of traffic violations committed by minors and Article 281 regulates imprisonment for a maximum of 4 months or a fine of up to IDR 1,000,000. However, in practice, sanctions are given in the form of corporal punishment, reprimands, confiscation of vehicles and counseling for children and parents.

Abstrak

Judicial Review Pelanggaran Lalu Lintas Anak di Bawah Umur Berdasarkan UU No. 12 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 Mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, dibahas fenomena anak di bawah umur yang banyak mengendarai mobil pribadi di jalan raya. Fenomena ini termasuk dalam kasus pelanggaran hukum. Kecelakaan juga mungkin terjadi pada 22 Agustus 2009, karena kesadaran anak di bawah umur untuk terlibat dalam mengemudi masih rendah. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pelanggaran apa saja yang dilakukan anak di bawah umur saat mengemudi, dan bagaimana tinjauan hukumnya dilihat dari perspektif UU No. 22 Tahun 2009, dan faktor apa saja yang melatarbelakangi maraknya fenomena anak di bawah umur yang mengendarai mobil pribadi. Metode penelitian yang digunakan adalah yurisprudensi normatif, dan metode yang digunakan adalah penelitian kepustakaan. Sumber data yang digunakan adalah sumber data primer, UU No. 22 Tahun 2009, dan sumber sekunder yang diperoleh dari sumber referensi berupa buku, artikel ilmiah dan penelitian terdahulu yang mendukung topik penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor banyaknya pengemudi di bawah umur adalah karena orang tua mendukung anaknya menggunakan mobil pribadi karena dianggap lebih efisien dan efektif, serta dukungan sekolah tercermin dari penyediaan tempat parkir khusus, ramah lingkungan dan fasilitas kendaraan yang nyaman, seperti teknologi sepeda motor. Pelanggaran yang umum dilakukan oleh pengemudi di bawah umur antara lain tidak memakai helm, lampu redup, tidak adanya kaca spion dan perlengkapan keselamatan berkendara lainnya, fisik kendaraan yang tidak memperdulikan keselamatan, SIM, STNK dan pelanggaran lainnya seperti surat izin mengemudi yang tidak lengkap, termasuk melanggar rambu lalu lintas, mengabaikan polisi lalu lintas, mengemudi melawan arus, parkir di tengah jalan,

belok tanpa menyalakan lampu sein, berkendara rombongan yang melebihi kapasitas kendaraan.. Pasal 77 tentang kepemilikan surat izin mengemudi mengatur tentang peninjauan kembali pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak di bawah umur dan Pasal 281 mengatur tentang hukuman penjara paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000. Namun dalam penerapannya, sanksi yang diberikan berupa hukuman fisik, teguran, penyitaan kendaraan dan penyuluhan terhadap anak dan orang tua.

@Copyright 2023.

PENDAHULUAN

Indonesia berupaya untuk mengimbangi negara lain yaitu meningkatkan kategori menjadi negara maju dengan terus melakukan pembangunan di berbagai bidang. Perkembangan yang terjadi juga mempengaruhi perkembangan masyarakat (Antony, 2023; Djuned, & Teo, 2016). Misalnya, pembangunan yang dilakukan dapat meningkatkan perekonomian dan taraf hidup masyarakat Indonesia. Dengan meningkatkan taraf hidup, maka juga meningkatkan gaya hidup yang dianut masyarakat (Rista, 2020). Winda Agnes (2017) mengungkapkan bahwa peningkatan taraf hidup akan mempengaruhi perilaku konsumsi masyarakat (Agnes, 2017). Peningkatan perilaku konsumsi memanifestasikan dirinya dalam pembelian kebutuhan tersier dalam jumlah besar atau kelebihan kebutuhan sekunder. Salah satu kebutuhan sekunder adalah mobil pribadi. .Kendaraan hanya boleh digunakan oleh individu yang berusia 17 tahun ke atas dan dianggap mampu mengemudikan kendaraan yang ditunjukkan dengan Surat Izin Mengemudi (SIM). Orang perseorangan yang mampu mengemudikan dan mengoperasikan kendaraan bermotor, termasuk dalam kapasitas hukum. Oleh karena itu, individu yang diperbolehkan mengemudi adalah individu yang telah melewati usia legal di Indonesia yaitu 17 tahun. Mereka yang melanggar ketentuan undang-undang lalu lintas harus menjalankan tanggung jawabnya sesuai dengan kejahatan yang teridentifikasi.

Saat ini, tidak hanya individu yang sudah mencapai usia legal yang mengemudikan kendaraan di jalan raya. Banyak remaja di bawah umur yang sudah diberikan kendaraan pribadi oleh orang tua, sehingga keberadaan remaja di bawah umur yang mengemudikan kendaraan di jalan tidak lagi mengejutkan. Pelanggaran di jalan raya bukanlah hal yang hanya dilakukan oleh orang dewasa, tetapi juga oleh remaja di bawah umur yang seringkali kurang berpengalaman dalam mengemudi. Sebagian besar remaja ini adalah pelajar yang memerlukan kendaraan pribadi untuk pergi ke sekolah, tetapi mereka belum sepenuhnya memahami aturan berlalu lintas. Untuk mengatasi hal ini, perlu dilakukan tindakan preventif untuk mencegah pelajar atau anak di bawah umur mengemudikan kendaraan. Tindakan preventif yang dapat dilakukan meliputi melarang anak-anak untuk menggunakan kendaraan pribadi, memberikan sanksi yang tegas bagi siswa yang membawa kendaraan di sekolah, atau bekerja sama dengan pihak keamanan setempat untuk mengawasi penggunaan kendaraan oleh remaja di bawah umur (Suyanto, 2019)

Kemampuan seseorang untuk mengemudikan kendaraan dianggap sebagai kemampuan hukum, tidak peduli berapa usia mereka. Bahkan jika seseorang di bawah umur melanggar, tindakan pidana tetap diberlakukan. Hal ini dilakukan demi keamanan masyarakat dalam menggunakan jalan sebagai fasilitas umum, terutama jika pelanggaran tersebut menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang membahayakan nyawa atau merugikan orang lain dengan luka ringan atau berat. (Silaban & Pase, 2021)) Menurut laporan Ditjen Lalu Lintas Jalan Kementerian Perhubungan, data kecelakaan pada tahun 2020 menunjukkan bahwa pelajar menjadi korban kecelakaan paling banyak. Dari jumlah tersebut, siswa sekolah menengah atas menyumbang jumlah korban terbanyak dengan angka 80.641, diikuti oleh siswa sekolah pertama dengan 17.699 dan siswa sekolah dasar sebanyak 12.557. Hal ini menunjukkan bahwa pelajar di bawah umur tidak memiliki kesadaran dalam berkendara yang baik dan aman. Oleh karena itu, orang tua seharusnya tidak memaksa anak mereka untuk mengendarai kendaraan karena dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Orang tua harus tegas dalam menolak permintaan anak jika permintaan tersebut berbahaya karena pelanggaran atau kecelakaan yang terjadi saat berkendara tidak hanya merugikan diri sendiri tetapi juga orang lain (Detik.Com, 2020).

Menurut penelitian Nurlia (2017), terdapat faktor internal dan eksternal yang menjadi alasan banyaknya anak di bawah umur yang menggunakan kendaraan pribadi. Faktor internal terkait dengan kebutuhan efisiensi dan efektivitas dalam penggunaan kendaraan pribadi, serta keterbatasan jangkauan kendaraan umum. Selain itu, orang tua anak juga turut memperbolehkan atau bahkan mendorong anak untuk menggunakan kendaraan pribadi. Sementara faktor eksternal berkaitan dengan lingkungan di mana banyak teman sebaya yang juga menggunakan kendaraan pribadi sebagai simbol kekerenan atau kekinian (Nurlia, 2017). Salah satu solusi yang dapat dilakukan adalah memberikan edukasi kepada orang tua tentang bahayanya jika anak di bawah umur menggunakan kendaraan pribadi. Orang tua perlu menyadari bahwa keselamatan anak jauh lebih penting daripada kenyamanan atau kemalasan dalam mengantar anak ke sekolah atau kegiatan lainnya. Kini, telah ada banyak fasilitas transportasi alternatif, seperti ojek online, yang dapat membantu orang tua dalam mengantar anak-anak mereka. Meskipun mungkin harganya relatif mahal, namun keselamatan anak jauh lebih berharga daripada biaya yang harus dikeluarkan. Pemerintah telah mengeluarkan dasar hukum untuk mengatasi masalah lalu lintas yang ada, yaitu UU No. 22 tahun 2009. Dalam undang-undang ini diatur tentang hak pengguna jalan, termasuk pengendara mobil pribadi, pejalan kaki, dan pengendara transportasi umum, serta kewajiban yang harus dipenuhi untuk memenuhi hak-hak orang lain. (UU No. 22 tahun 2009).

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Suyanto (2019) disebutkan bahwa ketika kecelakaan lalu lintas melibatkan pengendara di bawah umur, penerapan UU yang berlaku adalah UU sistem peradilan anak. Menurut UU tersebut, anak tidak akan dipenjarakan, melainkan akan diberikan pembinaan. Hal ini bertujuan untuk menghormati hak-hak anak, serta memastikan kelangsungan hidup dan perkembangan mereka dengan tidak merusak karakter mereka karena mengalami trauma karena penahanan. Dengan demikian, anak-anak dapat berkembang secara aman dan nyaman, sehingga dapat mencapai potensi maksimal mereka. Sedangkan dalam penelitian Rauf et al. (2021) menemukan bahwa sanksi yang diterapkan pada

pelanggar lalu lintas anak-anak adalah tindakan pembinaan. Tindakan ini mencakup memberikan hukuman fisik seperti push up kepada pelanggar serta menghubungi orang tua untuk melakukan pembinaan. Orang tua memiliki peran yang sangat penting dalam mencegah pelanggaran lalu lintas anak-anak di bawah umur, karena mereka yang memberikan izin anak untuk menggunakan kendaraan pribadi dan mengajari anak dalam mengemudi. Karena kemampuan mengemudi tidak muncul begitu saja, maka belajar mengemudi sangat penting untuk menghindari risiko kecelakaan lalu lintas yang tinggi ketika anak mengemudi tanpa belajar terlebih dahulu.

Berdasarkan data dan fakta yang ada, dapat disimpulkan bahwa penyebab maraknya pengendara di bawah umur adalah faktor internal seperti kebutuhan pribadi, efisiensi, dan faktor eksternal seperti pengaruh teman sebaya, lingkungan tempat tinggal, dan gaya hidup. Penelitian ini bertujuan untuk membahas jenis pelanggaran yang dilakukan oleh anak di bawah umur, bagaimana penerapan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran lalu lintas, dan faktor apa saja yang memengaruhi anak di bawah umur untuk menggunakan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, topik penelitian ini adalah Judicial Review Pelanggaran Lalu Lintas Anak di Bawah Umur Berdasarkan UU No. 12 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009. Penelitian ini akan mengkaji faktor apa saja yang melatarbelakangi anak di bawah umur mengemudikan kendaraan pribadi sendiri, apa saja jenis pelanggaran yang mungkin dilakukan oleh anak dibawah umur dalam berkendara, dan bagaimana tinjauan hukum terkait pelanggaran lalu lintas bagi anak dibawah umur menurut Undang-Undang undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan bagaimana upaya penyelesaian kasus pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (Disemadi, 2022; Andarini & Febriyani, 2023), yang berfokus pada kajian yuridis, tetapi juga meliputi kasus yang melatarbelakangi dibentuknya undang-undang tersebut atau kasus yang berlandaskan hukum perundang-undangan. Pendekatan yang digunakan adalah studi pustaka, yang dilakukan dengan mengkaji literatur maupun referensi yang mendukung data penelitian. Sumber data yang digunakan meliputi sumber primer dan sumber sekunder, dengan sumber primer berupa dokumen hukum seperti Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sementara sumber sekunder meliputi dokumen, penelitian terdahulu, artikel ilmiah, dan teks hukum sekunder seperti buku, jurnal hukum, teori hukum, pendapat ahli, dan hasil penelitian hukum. Setelah pengumpulan data, dilakukan reduksi data untuk meringkas data yang dibahas dalam bab pembahasan. Selanjutnya, dilakukan pembahasan penelitian dan pengambilan keputusan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor Maraknya Pengendara Motor di Bawah Umur

Fenomena remaja di bawah umur yang mengendarai kendaraan pribadi telah marak terjadi khususnya di Indonesia. Kurangnya kesadaran orang tua dalam melakukan tindakan preventif dengan melarang anak untuk mengendarai

kendaraan pribadi dan juga orang tua yang tidak mau repot dengan mengantar anak setiap hari sehingga lebih memilih memfasilitasi anak dengan kendaraan pribadi agar orang tua tidak lagi repot untuk antar jemput sekolah maupun antar jemput kegiatan lain anak seperti main atau les. Ditambah biaya angkut umum atau objek *online* yang dinilai mahal menyebabkan orang tua lebih memilih penggunaan kendaraan pribadi karena dirasa lebih murah dibandingkan harus membayar ongkos pulang pergi anak.

Pembahasan di atas adalah salah satu faktor dari maraknya fenomena pengendara di bawah umur. Belum lagi faktor lain di mana anak proses pencarian identitas yang mengikuti lingkungan yang dianggap keren karena menginginkan memiliki teman yang banyak yaitu dengan cara mengendarai kendaraan pribadi. Bahkan faktor lain bahwa pihak sekolah tidak melarang siswanya menggunakan kendaraan pribadi dengan bukti disediakannya parkir khusus untuk siswa yang artinya pihak sekolah pun memfasilitasi kegiatan ini. Tindakan preventif perlu dilakukan karena banyaknya tindak pelanggaran yang dilakukan saat anak dibawah umur mengemudikan kendaraan pribadi. Dan juga potensi bahaya yang ditimbulkan dapat anak dibawah umur mengendarai kendaraan pribadi. Apalagi dengan adanya jenis motor matic yang dalam penggunaannya sangat mudah semakin mendukung jumlah dari anak dibawah umur menggunakan kendaraan pribadi. Seperti diketahui karena adanya motor matic ini beberapa pengendara motor tidak benar-benar memiliki keahlian dalam berkendara sehingga mengganggu pengguna jalan lain. Hal ini karena dipengaruhi mudahnya menggunakan motor matic karena tidak memerlukan keahlian dalam mengatur gigi motor maupun kopling. Karena adanya teknologi motor matic ini bukan hanya remaja saja yang merambah menjadi pengendara bahkan orang tua terkhusus ibu-ibu pun dapat mudah menggunakannya. Karena hanya membutuhkan keterampilan tangan saja. Contoh nyata yang sering terjadi di jalan yaitu pengguna lampu jalan motor yang tidak sesuai sehingga menimbulkan kebingungan bagi pengguna jalan lain dan berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran yang dilakukan oleh anak dibawah umur yaitu sudah jelas bahwa mereka berada dibawah umur yang legal dalam mengemudikan kendaraan dan karena usia yang belum cukup tersebut anak dibawah umur juga belum memiliki SIM. Dua hal tersebut adalah pelanggaran utama yang dilakukan oleh pengendara anak dibawah umur. Sedangkan pelanggaran lain umum dilakukan oleh pengendara dari kalangan apapun. Contoh yang sering terjadi di jalan raya pelanggaran yang dilakukan dengan tidak menggunakan helm, menerobos rambu, melawan arah, penggunaan kendaraan yang tidak memperhatikan keselamatan dan banyak lagi (Dishub, 2016). Pelanggaran apapun yang dilakukan tidak dapat di tolerir karena keselamatan berkendara adalah hal yang utama. Sudah banyak kasus kehilangan nyawa yang disebabkan karena kecelakaan baik kecelakaan tunggal maupun kecelakaan berupa tabrakan. Tidak ada yang bisa memprediksi bagaimana kecelakaan bisa tiba-tiba terjadi kecuali hanya kehati-hatian untuk meminimalisir kemungkinan kecelakaan.

Jenis Pelanggaran yang Dilakukan Anak Di Bawah Umur dalam Berkendara

Lalu lintas didefinisikan dalam UU No. 22 tahun 2009 sebagai ruang lalu lintas. Yang dimaksud dari ruang lalu lintas adalah fasilitas atau prasarana yang disediakan untuk digunakan sebagai gerak kendaraan, pengguna jalan seperti pejalan kaki dan

pengguna jalan lainnya. Pemerintah menyediakan lalu lintas dimaksudkan agar terciptanya lalu lintas yang selamat, aman dan nyaman bagi seluruh pengguna jalan. Ada beberapa komponen yang menyangkut lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna jalan dan kendaraan sebagai media jalan dan jalanan itu sendiri yang berhubungan dengan proses penggunaan lalu lintas (Wahyudi, dkk, 2020). Jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur sejatinya hampir sama dengan pengendara lainnya dari kalangan umur yang berbeda. Bahkan pada beberapa pengendara yang bukan di bawah umur banyak yang tidak memiliki SIM karena anggapan sulitnya membuat SIM karena harus melewati beberapa tes yang dirasa sulit terutama tes tertulis terkait pemahaman peraturan dan rambu lalu lintas.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh (Yuliana, 2020) menyatakan bahwa pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara dibawah umur sebagai berikut: (1) Berkendara tidak memakai pengaman yang lengkap. Pada pengendara motor tidak menggunakan helm dan bagi pengendara mobil tidak menggunakan *seat belt*, (2) Hal ini sering dijumpai pada pelajar yang sedang berangkat atau pulang sekolah banyak yang tidak menggunakan helm karena dinilai merepotkan. Selain itu anggapan bahwa jarak sekolah dekat dan bisa ditempuh melalui jalan "*kampung*" sehingga tidak perlu menggunakan helm karena tidak akan ditilang polisi, (3) Menggunakan jalan dengan tidak mementingkan keselamatan diri sendiri maupun orang lain.

Karena kesadaran berpartisipasi dalam keselamatan berkendara yang masih rendah, dan hal ini disebabkan karena kurangnya edukasi dan juga kurangnya pengetahuan tentang tata tertib lalu lintas, banyak pengguna motor di bawah umur mengemudikan kendaraan dinilai ugal-ugalan. Seperti kebut-kebutan, tidak menyalakan lampu belok, berboncengan tiga, melaju kencang di jalur kiri motor yang seharusnya diperuntukkan oleh pengendara yang sedang melaju pelan. *Pertama*, Tidak memakai plat motor. Banyak dijumpai beberapa motor yang tidak mengenakan salah satu plat motor seperti plat depan atau belakang. Biasanya hal ini terjadi karena plat yang lepas dan malas untuk memasang lagi. Atau motor yang belum membayar pajak sehingga daripada memasang plat yang sudah kadaluarsa lebih baik di lepas saja. *Kedua*, Tidak mematuhi petugas lalu lintas. Karena pengendara di bawah umur memang belum memiliki SIM menyebabkan para pengendara di bawah umur jika bertemu dengan petugas lalu lintas khususnya polisi akan berusaha menghindar karena ketakutan akan di tilang. Dan cara penghindaran yang dilakukan seringkali malah melanggar rambu lalu lintas atau menerobos jalan yang sedang di lewati orang lain. Hal ini dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain. *Ketiga*, Memodifikasi lampu kendaraan menjadi redup. Saat kondisi siang hari mungkin kondisi lampu yang redup bukanlah masalah yang besar. Namun saat malam hari kondisi lampu yang redup sangat membahayakan. Karena minimnya penerangan berpotensi untuk terjadi kecelakaan tunggal karena tidak melihat jalan dengan jelas atau kecelakaan tabrakan karena pengendara lain yang kesulitan untuk melihat motor dengan kondisi lampu yang redup. *Keempat*, Tidak mengenakan kaca spion. Kaca spion berguna untuk melihat siapa saja yang berada di belakang kendaraan sehingga dalam berkendara bukan hanya mementingkan kelancaran pribadi namun juga pengendara lain. Saat akan menyalip kendaraan lain atau pindah jalur, selain dari pengguna lampu belok, pengguna spion

juga penting agar gerakan tidak dianggap tiba-tiba dan mengagetkan pengendara yang ada di belakang. Pengendara yang memiliki toleransi kaget yang rendah berpotensi menyebabkan kecelakaan karena respon yang diberikan kurang tanggap.

Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Dhesi Alfia Sari (2019) menyatakan bahwa pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur antara lain: (1) Melawan arus lalu lintas. Pelanggaran melawan arus lalu lintas dilatarbelakangi malas untuk putar balik menggunakan jalur yang sesuai karena dinilai melawan arus lalu lintas yang dilakukan hanya sebentar atau dalam kata lain jarak dekat saja. Selain itu biasanya banyak pengguna jalan lain yang juga melawan arus lalu lintas sehingga aksi ini sebagai ikut-ikutan saja, (2) Tidak memakai helm. Seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa banyak pengendara yang tidak mengenakan helm karena dinilai jarak berpegangan yang dekat dan juga malah mengenakan helm karena dinilai berat di kepala, (3) Melanggar rambu lalu lintas. Pelanggaran yang terjadi seperti kebut-kebutan dan melanggar batas kecepatan, apalagi diketahui bahwa dilarang untuk kebut-kebutan di area sekolah karena banyaknya pelajar yang melintas. Namun banyak pengendara di bawah umur yang mengindahkan rambu atas dasar tidak tahu atau malas, (4) Berboncengan tiga. Hal ini sering dijumpai dilakukan oleh remaja di bawah umur. Karena banyak teman yang juga tidak memiliki kendaraan dan dengan maksud untuk ikut pulang bersama akhirnya aksi berboncengan melebihi kapasitas dilakukan, (5) Tidak membawa surat kelengkapan berkendara. Surat kelengkapan kendaraan yang dimaksud adalah STNK dan SIM. Tidak membawa SIM tentu saja karena tidak memiliki, dan STNK biasanya disimpan oleh orang tua dari anak dibawah umur tersebut, (6) Pengguna plat motor kadaluarsa. Anak dibawah umur yang difasilitasi kendaraan oleh orang tua mereka, seringkali diberikan motor yang kurang terurus karena penggunaannya yang dianggap sepele. Bahkan pada beberapa kasus ada yang diberikan motor ilegal yang tidak memiliki surat kelengkapan. Motor jenis ini memang banyak diperjual belikan di lingkungan masyarakat dan ditawarkan dengan harga yang murah. Penggunaan motor tanpa surat kelengkapan dicurigai sebagai hasil curian atau sebagainya, (7) Kondisi kendaraan yang tidak mementingkan keselamatan. Hal ini sejatinya hampir berhubungan dengan poin distas, motor yang tidak terurus sehingga secara fisik pun motor dinyatakan tidak layak jalan. Seperti ban motor yang sudah halus, tidak ganti oli sangat lama dan sebagainya, (8) Berhenti ditengah jalan. Berhenti ditengah jalan dapat menyebabkan kemacetan. Apalagi biasanya pengendara dibawah umur yang sering berkelompok sehingga mampu menutup setengah jalan yang ada, dan (9) Berbelok tidak sesuai lampu belok. Fenomena ini sering terjadi karena kurangnya pengetahuan bawa penggunaan lampu belok selain dari memberitahukan pengendara lain juga untuk menjaga keselamatan bersama pengguna jalan. Bahkan dalam kalangan pengendara ibu-ibu memiliki interpretasi yang berbeda dengan pengendara lain pada umumnya. Umumnya saat lampu menyala bagian kanan, maka pengendara akan belok ke kanan. Namun berbeda dengan pengendara ibu-ibu yang jika lampu kanan yang menyala maka dia akan belok kiri. Hal ini karena jika lampu kanan yang menyala ia mempersilakan pengendara lain untuk lewat di sebelah kanannya saja.

Dapat disimpulkan bahwa pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara dibawah umur adalah ketidak lengkapan alat keselamatan berkendara

seperti tidak menggunakan helm, lampu yang redup, tidak ada spion, fisik kendaraan yang tidak mementingkan keselamatan, ketidak lengkapan surat berkendara seperti SIM dan STNK dan perilaku pelanggaran yang meliputi menerobos rambu, tidak memperdulikan petugas lalu lintas, melawan arus, berhenti ditengah jalan, belok tanpa menyalakan lampu belok dan berboncengan melebihi kapasitas kendaraan.

Tinjauan yuridis Terkait Pelanggaran Lalu Lintas bagi Anak Dibawah Umur menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pelanggaran lalu lintas bagi anak dibawah umur ditinjau dalam pasal 77 UU no 20 tahun 2009 yang menyatakan setiap orang yang berkendara diwajibkan untuk memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Namun sudah jelas bahwa pengendara dibawah umur tidak mampu memenuhi persyaratan tersebut karena kepemilikan SIM untuk orang yang sudah mencapai usia 17 tahun. Kepemilikan SIM bukan hanya berarti pemberian izin berkendara. Dalam prosedur pendaftaran SIM ada tiga tahap yang harus dilalui yaitu uji teori, uji keterampilan dan uji praktek (mobil123.com, 2022). Segala tahap uji ini juga memiliki maksud yaitu terkait tentang kemampuan dalam berkendara dan juga pemahaman dalam berkendara. Bagi pengendara yang tidak memiliki SIM akan dikenakan pidana Seperi yang tertera dalam pasal 281 yaitu dipidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000. Namun kenyataan yang ada di lapangan bahwa pidana yang telah ditentukan tidak diterapkan dengan benar. Di mana pada anak usia dibawah umur tidak dikenai pidana kurungan dengan alasan agar tidak merusak masa depan anak. Dengan pidana kurungan yang diberikan ditakutkan merusak mental anak karena direnggut kebebasannya yang akhirnya masa depan terpengaruh karena perubahan mental anak yang juga ditakutkan berdampak terhadap semangat hidup anak. Sanksi yang diberikan lebih kepada hukuman fisik yang tidak berat seperti *push up*, lari keliling lapangan, jalan jongkok atau hukuman disuruh menyapu jalanan. Jarang ada hukuman yang berat seperti membayar denda atau semacamnya. Paling berat adalah penyitaan kendaraan yang mudah diambil kembali pihak orang tua pengendara.

Yoga Nugroho dan Pujiono (2022) menyatakan bahwa sanksi yang diberikan ke anak masuk ke dalam ranah hukum peradilan anak. Dan anak diberikan diversi berupa keringan seperti hanya diberikan sanksi pembinaan. Namun dalam pelaksanaannya hal ini mengalami hambatan karena sulitnya anak diajak berkomunikasi saat tertangkap karena pelanggaran yang dilakukan. Orang tua juga menjadi faktor penghambat dalam upaya mengurangi pengendara dibawah umur karena sulitnya edukasi yang dilakukan kepada orang tua. Alasan dari pemberian keringanan diversi ini tidak lain karena tidak ingin merenggut kebebasan anak yang berpengaruh terhadap tumbuh kembangnya. Anak yang dikenakan hukum pidana jika pelanggaran dilakukan berkali-kali dan sudah dilakukan berbagai cara sanksi tetap saja individu tersebut mengulangi perbuatannya (Nugroho & Pujiono, 2022).

Sedangkan dalam penelitian Wahyudi, dkk (2020) bahwa upaya yang dilakukan dalam menghadapi fenomena ini dilakukan dengan cara pencegahan dan penyelesaian maupun penanggulangan. Cara yang dilakukan dengan menysasar ketiga pihak yaitu para anak di bawah umur dan juga orang tua. Berikut adalah

penjabarannya (Wahyudi, 2020): (1) Bagi anak di bawah umur, (a) Memberikan sosialisasi ke sekolah. Sosialisasi dilakukan oleh aparat keamanan setempat atau oleh orang yang ahli di bidangnya terkait bahaya mengemudi pada usia yang masih belum cukup. Karena pada anak di bawah umur dinyatakan belum mampu mengendarai kendaraan karena kurangnya pengetahuan tentang lalu lintas, dan juga fisik yang dinilai belum mendukung, (b) Merangkul tukang ojek. Merangkul tukang ojek dengan cara memberikan fasilitas tukang ojek untuk kegiatan pulang pergi sekolah. Tarif yang ditentukan lebih baik bulanan dan nego harga dilakukan agar alternatif ini dapat menjadi pilihan orang tua karena dinilai murah, (c) Mengadakan pembelajaran materi tentang lalu lintas. Materi ini memang sangat penting untuk diberikan terutama bagi pelajar SMU yang sebentar lagi memasuki usia yang legal berkendara. Materi ini dapat diberikan sebagai materi umum yang setiap minggu selalu ada atau hanya berapa bulan sekali saja, (d) Penegakan hukum yang tegas. Penegakan hukum dapat dilakukan oleh pihak sekolah dengan cara memberikan hukuman yang tegas saat siswa kedatangan membawa kendaraan pribadi. Penegakan hukum bisa diberikan yaitu hukuman fisik atau hukuman membersihkan lingkungan sekolah. Sekolah harus berhenti menyediakan lapangan parkir khusus siswa sehingga siswa akan kebingungan dalam meletakkan kendaraan. Pihak sekolah juga harus melakukan kerjasama dengan warga sekitar lingkungan sekolah untuk tidak membuka lahan parkir dan bersama-sama menghentikan praktik mengendarai kendaraan yang dilakukan oleh anak di bawah umur, (e) Penegak hukum melakukan patroli. Patroli dilakukan lagi hari saat jam berangkat sekolah. Patroli memang dirasa sulit dilakukan karena tentu ada kesibukan lain dan juga kurangnya personil. Namun hal tersebut harus dilakukan dan pemerintah setempat harus membuat kebijakan khusus terkait hal tersebut, dan (2) Bagi orang tua. Sedangkan bagi orang tua dengan meningkatkan kesadaran bahwa pemberian kendaraan bagi anak bukanlah hal yang baik untuk dikakukan. Orang tua tidak seharusnya bersikap egois hanya dengan keinginan untuk tidak repot malah mengorbankan keselamatan anak. Alternatif lain dapat dilakukan jika tidak ingin repot dengan membayar ojek bulanan untuk anak pulang pergi sekolah. Banyak orang tua yang juga kalah dengan anak sehingga anak berhasil mendapatkan kendaraan tanpa persetujuan orang tua. Dalam kasus ini orang tua harus bersikap tegas dan jangan mengalah kepada anak. Sikap tidak mengalah ini tidak lain untuk kebaikan anak.

Nampaknya hukuman yang diterapkan dalam sanksi pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur hampir sama di semua daerah (Ariefulloh, Asis & Maskun, 2019). Hal utama yang selalu ada di setiap daerah adalah pembinaan yang diberikan kepada anak yang tertangkap melakukan pelanggaran. Selain pembinaan hukuman fisik atau memersihkan lingkungan juga sering menjadi alternatif dalam hukuman yang diberikan kepada pengendara di bawah umur. Seperti dalam penelitian Sri Yuliana (2020) bahwa sanksi yang diberikan berupa teguran, pembinaan tanpa harus ditahan dan juga dikembalikan kepada orang tua. Perlu diketahui bahwa anak yang masih berada di bawah usia 12 tahun tidak bisa dimasukkan ke dalam peradilan umum sehingga sanksi yang diberikan hanya berupa hukuman biasa yang sebenarnya mungkin tidak menimbulkan efek jera sama sekali (Yuliana, 2020).

Dalam penelitian Dhesi Alfira Sari menyatakan bahwa sanksi yang diberikan dengan: (1) Penyitaan kendaraan bermotor, (2) Dipanggil orang tua untuk

menjemput anak dan juga mengambil kendaraan yang disita, (3) Memberikan pembinaan kepada pengendara dibawah umur. Pembinaan juga dilakukan kepada orang tua karena kembali lagi bahwa aksi anak juga tidak lepas dari dukungan orang tua yang mengizinkan anak untuk mengendarai kendaraan, mengajarkan anak agar mampu mengemudikan kendaraan dan memfasilitasi anak dengan kendaraan bahkan beberapa orang tua membelikan kendaraan khusus untuk anak, dan (4) Penilangan jika aksi yang dilakukan terulang kembali yang artinya memang individu tersebut susah untuk diatur dan pembinaan yang dilakukan sia-sia. Dari beberapa pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan dengan cara pencegahan dan penyelesaian. Pencegahan dilakukan dengan memberikan sosialisasi, mengadakan materi pembelajaran lalu lintas dan mengedukasi orang tua. Sedangkan penyelesaian dilakukan dengan pemberian sanksi hukuman fisik, teguran, penyitaan kendaraan dan pembinaan yang dilakukan baik kepada anak maupun orang tua.

Dalam realitasnya, terdapat dua persepsi mengenai masalah ini. Di satu sisi, tindakan pidana tidak diberikan kepada anak-anak karena alasan ingin melindungi masa depan mereka dan menghindari trauma yang mungkin terjadi jika terlibat dalam masalah politik. Namun, di sisi lain, hukuman yang ringan tidak memberikan efek jera sama sekali. Hukuman ini dinilai setara dengan hukuman untuk perilaku kenakalan lain yang dilakukan di sekolah. Karena tidak adanya efek jera, dikhawatirkan bahwa anak-anak akan terus melakukan pelanggaran lalu lintas dan membahayakan keselamatan mereka sendiri. Oleh karena itu, diperlukan hukuman yang tegas dan sesuai dengan jenis pelanggaran yang dilakukan, mengingat bahwa dalam kasus ini yang dipertaruhkan adalah nyawa. Pemerintah perlu memperbaiki hukum yang ada untuk memastikan bahwa hukuman yang diberikan kepada anak-anak tidak terlalu lemah. Selain itu, hukuman yang terlalu ringan dapat menyebabkan anak-anak meremehkan sistem hukum di Indonesia. Terlalu banyak kasus berat dengan pelaku anak yang dianggap dapat dimaklumi, padahal anak-anak yang berusia di atas 12 tahun sudah memiliki pemahaman dan penalaran yang baik dan memahami bahwa hukuman yang diberikan terlalu rendah dan dapat menyebabkan pengulangan pelanggaran.

PENUTUP

Kesimpulan

Tidak ada alasan yang dapat dibenarkan untuk anak di bawah umur yang mengemudikan kendaraan, karena tindakan tersebut melanggar undang-undang yang berlaku. Anak-anak di bawah umur dilarang mengemudikan kendaraan karena mereka belum memiliki kemampuan fisik dan pengetahuan yang cukup terkait dengan lalu lintas. Namun, fenomena ini banyak terjadi di Indonesia. Penelitian menunjukkan bahwa faktor utama adalah dukungan dari orang tua, sekolah yang menyediakan lahan parkir, lingkungan pergaulan, dan mudahnya akses kendaraan seperti motor matic. Pelanggaran yang paling umum dilakukan oleh pengendara di bawah umur adalah ketidaklengkapan alat keselamatan seperti helm, lampu redup, spion yang tidak ada, dan kendaraan yang tidak memperhatikan keselamatan. Pelanggaran lain termasuk menerobos rambu, melawan arus, berhenti di tengah jalan, dan belok tanpa menyalakan lampu. Hukum dan sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas anak di bawah umur diatur dalam Pasal 77 dan 281. Namun, penulis

berpendapat bahwa sanksi yang diberikan terlalu ringan dan tidak efektif dalam mencegah anak-anak melakukan pelanggaran. Anak-anak di bawah umur justru merasa kebal hukum dan tidak merasakan efek jera dari sanksi yang diberikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agnes, W. (2017). Pengaruh Peningkatan Taraf Hidup Masyarakat Penjual Tanah Terhadap Perilaku Konsumtif Di Wilayah Desa Singasari, Kecamatan Jonggol, Kabupaten Bogor, Jawa Barat. *Skripsi: UIN Syarif Hidayatullah*.
- Detik.com. (2020). *Miris Tahun 2020 Ada 100 Ribu Kecelakaan Banyak Korban Masih Di Bawah Umur*. Diakses dari: <https://oto.detik.com/berita/d-5487804/miris-tahun-2020-ada-100-ribu-kecelakaan-banyak-korban-masih-di-bawah-umur>
- Dishub. (2016). *10 Pelanggaran lalu lintas paling sering terjadi*. Diakses dari: <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-73>
- Disemadi, H. S. (2022). Lenses of Legal Research: A Descriptive Essay on Legal Research Methodologies. *Journal of Judicial Review*, 24(2), 289-304.
- Ibrahim, Johnny. (2013). *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia.
- Mobil123.com. (2022). *Kisi-Kisi Tes SIM C Paling Baru*. Diakses dari: <https://www.mobil123.com/berita/kisi-kisi-soal-tes-sim-c-paling-baru/65076>
- Nugroho dan Pujiono. (2022). Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak: Analisis Kepastian dan Penghambat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*. Vol: 4(1).
- Nurlia. (2017). Faktor-Faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung. *Sosietas: Jurnal Pendidikan Sosiologi*, Vol: 7(2).
- Rista, V. E. (2020). Tinjauan terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak Dibawah Umur (Studi di Wilayah Polres Sampang). *Skripsi: Universitas Islam Malang*.
- Sari, D.A. (2019). Pelanggaran UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh Anak di Wilayah Polsek Rappocini Kota Makassar. *Artikel: Universitas Negeri Makassar*.
- Silaban, R., & Pase, I. M. (2021). Tinjauan Yuridis Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Rectum: Tinjauan Yuridis Penanganan Tindak Pidana*, 3(1).
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Suyanto, S. (2019). Pidana Dalam Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Anak Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas. *Skripsi: Universitas Muhammadiyah Magelang*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Andarini, R., & Febriyani, E. (2023). Criminal Penalty for Billboard Tax Evaders. *Barelang Journal of Legal Studies*, 1(1), 56-71.

- Djuned, F. F., & Teo, J. (2016). Kajian Terhadap Kejahatan Yang Dilakukan Oleh Anak Geng Motor Di Kota Batam. *Journal of Judicial Review*, 18(2), 106-119.
- Antony, A. (2023). Balancing Justice and Reconciliation: Restorative Approaches to Criminal Defamation Settlement. *Barelang Journal of Legal Studies*, 1(1), 15-30.
- Wahyudi, dkk. (2020). Tinjauan Yuridis Pasal 77 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pelajar Smu Di Kota Jayapura. *Artikel: Universitas Yapis Papua*.
- Yuliana, Sri. (2020). Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak-Anak Di Bawah Umur Di Desa Simpang Rimba Kabupaten Bangka Selatan. *Artikel*.
- Ariefulloh, A., Asis, A., & Maskun, M. (2019). Dilema Penerapan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Anak. *Jambura Law Review*, 1(2), 192-211.