



## Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

M. Rivatul Ulum<sup>1</sup>, Cicilia Mareta Tan<sup>2</sup>

Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang

Received: 3 September 2024  
Revised: 12 September 2024  
Accepted: 29 September 2024

### Abstract

Law is a set of rules or norms containing orders or prohibitions which function to regulate society in order to create peace, order, and create a sense of security and tranquility in that society. These laws or rules usually arise from the people of that area, so there is a figure named Marcus Tullius Cicero who said "Ubi Societas Ibi Ius" which means where there is society there will definitely be law. These words or adages can be interpreted to mean that the law was created from the habits of the people in that area to regulate the obligations of each existing community and oppress the rights of people in that community. In Indonesia there are many legal products, such as the criminal code, civil code, agrarian law, traffic law and many more and there have been many changes in these legal products, including the traffic law. At the beginning, this law came from the Dutch East Indies era with the name *Werverkeersordonnantie* which was listed in *Staatsblad* 1933 Number 86, then it was changed to *Staaatsblad* 1940 No. 72. Then in 1951, after independence, Indonesia issued *Perundnag regulations - invitation number 15 of 1951*. In 1965, there was another change in this Law to become Law No. 3 of 1965 concerning *Traffic and Public Transportation*. In 1992, this law was again amended to become Law No. 14 of 1992. In 2009, the Indonesian government again changed this law to become Law No. 22 of 2009, which is ultimately used today.

**Keywords:** Law, Society, Traffic

(\*) Corresponding Author: [ulumrivatul@students.unnes.ac.id](mailto:ulumrivatul@students.unnes.ac.id)<sup>1</sup>, [ciciliamaretatan@students.unnes.ac.id](mailto:ciciliamaretatan@students.unnes.ac.id)<sup>2</sup>

**How to Cite:** Ulum, M., & Tan, C. (2024). Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(24.2), 768-772. Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/9288>

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Setiap negara pasti memiliki aturan dan cara dalam mengatur dan mengurus negaranya sendiri, seperti contohnya di Indonesia yang memiliki berbagai macam hukum atau aturan, misal Kitab Undang – Undang Hukum Pidana, Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, Agraria, Undang – Undang Lalu lintas dan peraturan perundang – undangan yang lainnya. Setiap peraturan perundang – undang pasti memiliki sejarah pembentukannya tidak terkecuali peraturan lalu lintas, peraturan yang berlaku sekarang adalah Undang – Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan lalu lintas ini pertama kali dibuat di Inggris pada tahun 1800 – an. Pada saat itu kondisi jalan bukan aspal dan tidak ada motor dan mobil, bahkan lampu lalu lintas saja tidak ada. Lalu pada saat revolusi Inggris, jalanan Inggris didominasi oleh rel kereta api serta kereta menjadi transportasi bagi penduduk Inggris saat itu untuk berpergian. Namun pada saat itu lokomotif jalan raya ini sangat lambat dan berisik sehingga banyak masyarakat yang protes terhadap hal tersebut sehingga pada tahun 1861, pemerintahan Inggris membentuk peraturan perundang – undangan lalu lintas yang diadaptasi dan dipakai sekarang.

Pada tahun 1965, pemerintahan Inggris merevisi peraturan perundang – undangan tersebut dan menjadi Undang – Undang Locomotive Act, peraturan perundang – undang ini berisi apapun kendaraan dan tujuannya harus didahului orang yang membawa bendera merah dan dalam satu kendaraan harus ada 3 orang kru. Pada tahun 1896 aturan ini kembali di revisi, peraturan dalam satu kendaraan harus ada 3 kru di hilangkan. Setelah semakin meningkatnya jumlah kendaraan di setiap tahunnya, para petugas yang berwenang kesulitan dalam mencari atau melacak kendaraan tersebut milik siapa. Sehingga pada tahun 1893, pemerintahan Belanda membuat sistem perizinan nasional yang juga disebut izin mengemudi dan pada tahun 1901, New York membuat plat nomor kendaraan. Plat ini dibuat oleh si pemilik kendaraan bukan oleh pemerintahan New York. Dua tahun kemudian, Massachusetts mengeluarkan plat nomor pertama yang dikeluarkan oleh negara bagian AS. Lalu setelah itu negara – negara itu mulai mengadopsi sistem tersebut, tidak terkecuali Indonesia.

Perundang – Undangan lalu lintas di Indonesia juga sudah mengalami berbagai macam perubahan dari tahun ke tahun. Peraturan perundang – Undangan tentang lalu lintas pertama kali ada ketika masa penjajahan Hindia – Belanda di Indonesia yang bernama *Werverkeersordonnantie* yang tercantum dalam *Staatsblad* 1933 Nomor 86. Namun, seiring perjalanan waktu, peraturan ini mulai tidak sesuai dengan kondisi Indonesia pada saat itu, sehingga ada perubahan dalam *Staatsblad* 1940 No 72. Lalu setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945, Peraturan tersebut kembali dirubah dengan dikeluarkannya UU No 15 Tahun 1951 tentang perubahan dan tambahan UU Lalu Lintas Jalan *Werverkeersordonnantie*, *Staatsblad* 1933 Nomor 86. Lalu pada 1965, pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang – Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan serta mencabut Undang – Undang No 15 Tahun 1951 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan. Undang – Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini menjadi peraturan pertama untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia setelah Indonesia Merdeka.

Pada 1992, Pemerintahan Indonesia melakukan perubahan atas Undang – Undang No 3 tahun 1965 menjadi Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dengan tujuan untuk mencapai pembangunan yang mengamalkan Pancasila serta transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan sehingga menjadi prasarana penting dalam mengerakan roda perekonomian, memperkuat dan mempersatukan, serta mempengaruhi seluruh aspek kebangsaan. Pada tahun 2009, UU lalu lintas dan Angkutan Jalan kembali mengalami perubahan, perubahan itu dicantumkan kedalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ ini masih berlaku hingga sekarang.

### **Rumusan Masalah**

1. Bagaimana Peranan Undang – Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Kecelakaan Lalu Lintas?
2. Apakah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki implikasi yang signifikan terhadap perilaku pengguna jalan dan pelanggaran lalu lintas di Indonesia?

### **PEMBAHASAN**

Menurut data yang diberikan oleh Korlantas pada Februari 2024, jumlah kendaraan bermotor mencapai 160.652.675 unit dengan rincian 19.906.535 Unit mobil

Pribadi, 269.476 unit Bus, 6.120.307 unit angkutan umum, 134.181607 unit Sepeda Motor, 154.372 unit kendaraan khusus ( seperti Ambulan dan truk pemadam kebakaran ). Jumlah Kendaraan yang banyak ini akan sangat bahaya bila beroperasi di jalan tanpa ada aturan yang jelas, oleh karena itu adanya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar terciptanya kedamaian, ketenang, ketentraman dalam penggunaan jalan raya dan kendaraan, sehingga dapat meminimalisir kecelakaan yang terjadi. Namun pada kenyataannya jumlah kecelakaan lalu lintas selalu meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2019, jumlah kecelakaan mencapai 116. 411 kasus dengan korban meninggal 25.671 orang, luka berat 12.475 orang, dan luka ringan 137.342 orang. Lalu pada masa pandem Covid – 19 ( 2020 – 2021 ) jumlah kecelakaan lalu lintas menurun karena menurunnya juga mobilitas masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi, namun masih ada kecelakaan saat itu dengan rincian 100.0028 kasus, 23.529 korban meninggal, 10.751 orang luka berat dan 113.518 orang luka ringan, ini adalah data pada 2020. Sedangkan pada 2021, terdapat 103.645 kasus kecelakaan, 25.266 korban meninggal, 10.533 orang dengan luka berat dan 117.193 orang dengan luka ringan.

Lalu pada 2022, ada 139.258 kasus kecelakaan dengan rincian 28.131 korban meninggal, 13.364 orang dengan luka berat dan 160.449 orang dengan luka ringan. Pada tahun 2023 kasuskecelakaan lalu lintas mencapai 148.307 kasus. Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada 2023 adalah yang tertinggi sepanjang 5 tahun terakhir. Kecelakaan ini terjadi karena beberapa faktor. Ada empat faktor yang menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas, yaitu :

1. faktor Manusia,
2. faktor kendaraan,
3. faktor jalanan,
- 4 faktor lingkungan.

Ke- empat faktor ini adalah penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas. Ke – empat faktor ini dapat di perhatikan dalam kehidupan sehari – hari. Banyak pengemudi yang memaksa dirinya untuk membawa kendar dalam kondisi Lelah dan mengantuk sehingga sering kehilangan fokus di jalan dan menyebabkan kecelakaan, serta banyak penengendaraan yang belum memiliki keterampilan dalam membawa kendaraan, seperti anak – anak yang belum cukup umur dan dewasa secara psikologi untuk membawa kendaraan, selain itu masih banyak orang yang sudah memiliki surat izin mengemudi namun tidak melewati tahapan – tahapan yang seharusnya sehingga keterampilannya dalam membawa kendaraan harus di pertanyakan. Faktor kendaraan juga sangat berpengaruh dalam menjadi penyebab utamanya terjadi kecelakaan, banyak sekali pengemudi yang tidak memperhatikan kondisi kendaraanya sehingga sering terjadi kejadian seperti rem blong di jalan ataupun rantai putus yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Faktor yang ketiga yaitu faktor jalanan, dapat diperhatikan bahwa pembangunan jalan di Indonesia masih belum merata, masih banyak jalan yang berlubang serta jalan yang belum aspal. jalan berlubang menjadi faktor yang utama dala kecelakaan, karena jalan berlubang itulah yang membuat banyak pengemudi mengerm mendadak dan membuat banyak pengemudi kecelakaan tunggal. Faktor terakhir adalah faktor lingkungan atau alam, faktor alam ini biasanya seperti hujan atau kondisi jalan berkabut yang membuat jarak pandang memendek sehingga akhirnya kendar yang lain atau pejalan kaki tidak terlihat saat itu sehingga menyebabkan kecelakaan. Selain ke empat faktor tersebut ada faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan,

faktor tersebut adalah pejalan kaki. Banyak daerah jalan raya yang masih belum menyediakan tempat untuk pejalan kaki yang aman sehingga terkadang banyak pejalan kaki yang harus berjalan kaki di daerah jalan raya dan tidak sengaja terbrak, selain itu masih banyak juga pejalan kaki yang tidak mengutamakan keselamatan dirinya serta orang lain yang berada di jalan raya. Banyak sekali pejalan kaki yang cenderung menyerang jalan dengan tidak hati-hati sehingga dapat menimbulkan kecelakaan. Di dalam Pasal 106 ayat ( 2 ) UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi : “ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki Dan pesepeda”.

Namun bagaimana bila sang pengendara sudah berhati-hati, namun pejalan kaki tidak hati-hati dan tidak mengutamakan keselamatan dirinya sendiri. Apakah bila terjadi kecelakaan tetap sang pengendara yang salah. Di Indonesia sendiri infrastruktur untuk pejalan kaki seperti jembatan penyeberangan orang, lampu penyeberangan orang, zebra cross, dan hal-hal yang ramah dan aman terhadap pejalan kaki belum memadai sehingga seharusnya pejalan kaki lebih berhati-hati dalam mengutamakan keselamatannya.

Ada sekitar 10.428 orang pejalan kaki yang menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas, kebanyakan korban tersebut ditanyakan saat sedang menyeberang jalan. Banyaknya kasus ini seharusnya membuat pemerintah untuk memperhatikan keamanan semua pengguna jalan, terutama pejalan kaki yang rawan menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas. Sebagaimana yang diatur dalam pasal 132 UU no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan yang berisi tentang pejalan kaki yang harus menggunakan jalan untuk pejalan kaki atau jalan yang paling tepi, serta menyeberang di zebra cross atau tempat penyeberangan bagi pejalan kaki. Namun, dalam penerapannya jika terjadi kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki, maka selalu pengendara yang salah tanpa memperhatikan infrastruktur yang kurang dan kecerobahan si pejalan kaki dalam menyeberang atau menggunakan jalan.

Contoh Kasus :

#### 1. Kasus Kecelakaan Pejalan Kaki Bandung

Seorang pejalan kaki meninggal karena di tabrak oleh sepeda motor di Bandung pada tanggal 14 November 2021 jam 06.53 WIB. Korban berinisial I dan pengendara sepeda motor berinisial DT. Kejadian tersebut berawal saat DT menggunakan sepeda motor dan melaju dari arah timur ke barat dengan kecepatan tinggi karena ingin menyelip mobil yang ada didepannya. Pada saat menyalip mobil tersebut, tiba-tiba didepan DT ada seorang pejalan kaki yang tiba-tiba muncul sehingga kecelakaan itu pun tidak bisa dihindari. Pejalan kaki tersebut langsung meninggal ditempat karena luka yang cukup serius dan pengendara terluka ringan pasca kecelakaan dan langsung di evaluasi ke rumah sakit terdekat. Akibat kejadian ini pun kasabunit Laka Lantas Polresta Bandung, Ipda Agus Sugiri, mengimbau Untuk masyarakat menyeberang melalui JPO ( Jembatan penyeberangan orang ) atau zebra cross ) dan pengendara untuk menggunakan kendaraan dengan kecepatan 40 km / jam.

#### 2. Putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor : 345 / Pid. Sus/ 2014 / PN. SMN

Menurut saksi kejadian, pada saat itu pengendara sedang dalam perjalanan ke arah magelang, lalu seorang pejalan kaki yang hendak menyeberang jalan dengan ragu-ragu tiba-tiba menyeberang jalan dengan melambatkan jalan, namun karena jarang yang sudah terlalu dekat dengan kecepatan si pengendara, walaupun sudah mengerem dan membunyikan klakson, kecelakaan itu tidak dapat dihindari dan korban terkena Stang motor dan jatuh terlentang dan mengalami pendarahan dibagian hidung. Yang pengendara menolong Korban dengan membawa korban ke rumah sakit. Namun, sangat

disayangkan si korban tidak mampu bertahan dan beberapa jam kemudian meninggal dunia. Setelah mendengarkan seluruh keterangan saksi dan di cocokan dengan alat bukti, Hakim menyatakan pengedara bersalah melakukan tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan korban meninggal dunia. Hakim menjatuhkan pidana penjara selama 1 tahun dan denda sebesar 1,5 juta rupiah dan apabila tidak dibayarkan akan diganti dengan kurungan penjara selama 1 bulan.

## **PENUTUP**

LLAJ memiliki potensi yang besar untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas di Indonesia. Namun, efektivitasnya masih terkendala oleh sosialisasi yang minim, penegakan hukum yang belum optimal, dan sanksi yang kurang memberikan efek jera. Diperlukan upaya komprehensif dari pemerintah, penegak hukum, dan masyarakat untuk meningkatkan efektivitas LLAJ dan menciptakan lalu lintas yang aman dan tertib. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) memiliki tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Ismail, N. (2018). Efektivitas undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan meminimalisir fatalitas kecelakaan lalu lintas. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(1), 17-29.
- Magister, M. (2017). Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang). *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol, 12(4), 742-766.
- SARI, Nirmala; SALEH, Khaidir. Tinjauan yuridis penerapan sanksi pidana pada kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa menurut pasal 310 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. *Jurnal Politik Dan Pemerintahan Daerah*, 2022,4.2: 282-292.
- INDONESIA. Undang-undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan. *VisiMedia*, 2007.
- SILABAN, Rudolf; PASE, Indah Malau. 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*, 2021, 3.1: 107-119.
- DERMAWAN, Ari. Urgensi perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. *Doktrina: Journal Of Law*, 2020, 3.1: 77-86.
- HADI, Satrio Nur; MALAGANO, Tahura. Analisis Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Mewujudkan Kesadaran Hukum Berlalu Lintas (Penelitian Di Polres Pesawaran). *Jurnal Kepastian Hukum Dan Keadilan*, 2021, 2.1: 19-30.