



Implementasi *Deterrence Social* sebagai Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Remaja

Muhammad Rizki Aji Pratama^{1*}, Dadang Sundawa², Dwi Iman Muthaqin³

^{1,2,3} Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia, Bandung, Indonesia.

 : mrizkiajip@upi.edu
Corresponding Author*



Abstract

Transportation is central to sustainable development, so transportation is included in the Sustainable Development Goals (SDGs) topic. One of the efforts to advance transportation is through law enforcement. As a state of law, Indonesia established Law No. 22/2009 on Road Traffic and Transportation to organize a safe, orderly, and smooth land transportation system. But in reality, many traffic violations still occur in Indonesia, including the Sukabumi City area, where most violators are teenagers. Thus, it is necessary to study the implementation of Law No. 22/2009 on Traffic and Transportation in preventing juvenile traffic violations. This study aims to determine the conditions, situations, and causes of juvenile traffic violations and analyze the application of social deterrence in preventing juvenile traffic violations in Sukabumi City. This research uses a qualitative approach with a normative juridical method. The conditions and situation of youth traffic violations in Sukabumi City are still quite high and the forms of traffic violations that are often violated are not having a driver's license and not wearing a helmet. The occurrence of teenage traffic violations is caused by a lack of awareness of traffic laws, showing identity, laziness, transportation costs, and lack of parental supervision. The application of social deterrence has been well implemented by Satlantas Polres Sukabumi Kota and SMA Negeri 1 Kota Sukabumi. However, the sanctions given are not firm enough, so there is a potential for violators to commit violations again.

Keywords: *Traffic violations; Teenagers; Social Deterrence.*

Abstrak

Transportasi merupakan salah satu pusat dari pembangunan berkelanjutan, sehingga transportasi termasuk ke dalam topik *Sustainable Development Goals* (SDGs). Salah satu upaya untuk memajukan transportasi adalah melalui penegakkan hukum. Indonesia, sebagai negara hukum, membentuk Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar terselenggarakannya sistem transportasi darat dengan aman, tertib, dan lancar. Tetapi pada kenyataannya, masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Indonesia, salah satunya wilayah Kota Sukabumi, dimana sebagian besar pelanggarnya adalah kalangan remaja. Perlu adanya kajian mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan dalam mencegah pelanggaran lalu lintas remaja. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi dan situasi serta sebab terjadinya pelanggaran lalu lintas remaja dan menganalisis penerapan *deterrence social* dalam mencegah pelanggaran lalu lintas remaja di Kota Sukabumi. Adapun penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode yuridis normatif. Kondisi dan situasi pelanggaran lalu lintas remaja di Kota Sukabumi masih cukup tinggi dan bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilanggar yaitu belum memiliki SIM dan tidak menggunakan helm. Terjadinya pelanggaran lalu lintas remaja disebabkan oleh kurangnya kesadaran hukum berlalu lintas, menunjukkan jati diri, kemalasan, ongkos transportasi, dan kurangnya pengawasan orang tua. Sedangkan penerapan *deterrence social* telah diimplementasikan dengan baik oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota dan SMA Negeri 1 Kota Sukabumi. Namun, sanksi-sanksi yang diberikan kurang tegas, sehingga berpotensi para pelanggar akan melakukan pelanggaran lagi.

Kata Kunci: *Pelanggaran Lalu Lintas; Remaja; Deterrence Social.*

Kirim: 2024-06-13

Revisi: 2024-08-18

Terima: 2024-08-20

Terbit: 2024-08-31

PENDAHULUAN

Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pada tahun 1997 mencatat bahwa dalam 20 tahun kedepan, transportasi diperkirakan akan menjadi pendorong utama dalam permintaan dunia akan energi. Pada tahun 2012 dalam Konferensi PBB tentang Pembangunan Berkelanjutan di Rio De Janeiro, PBB mengakui bahwa pusat dari pembangunan berkelanjutan adalah transportasi dan mobilitas.¹ Transportasi berperan penting dalam pembangunan berkelanjutan karena memberi akses terhadap potensi ekonomi, sosial, dan lingkungan masyarakat.² Maka dari itu, transportasi berkelanjutan termasuk ke dalam topik *Sustainable Cities and Communities* yang merupakan poin ke-11 dalam *Sustainable Development Goals*. Untuk mewujudkan transportasi berkelanjutan, salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah melalui penegakkan hukum.

Menurut Hans Kelsen, hukum merupakan sistem norma yang terdiri dari norma-norma dan didasarkan pada "keharusan" atau "seharusnya".³ Kebutuhan ini dikenal dengan istilah *das sollen*, yang berarti keharusan setiap individu untuk mematuhi norma-norma yang berlaku. Tetapi pada kenyataannya dalam kehidupan sehari-hari, beberapa individu tidak mematuhi norma-norma tersebut. Kondisi objektif sejauh mana setiap individu mematuhi atau melanggar norma-norma tersebut dikenal dengan istilah *das sein*.⁴ Norma-norma tersebut akan mengikat individu apabila dikehendaki menjadi hukum. Hukum, yang bersifat koersif, dalam perkembangannya tidak hanya mengikat individu, tetapi juga negara. Sehingga, kita pun mengenal prinsip negara hukum yang dikenal dengan istilah *rechtsstaat* atau *rule of law*.

Negara hukum merupakan kekuasaan publik yang terorganisir bahwa setiap sistem kaidah-kaidah didasarkan pada hierarki perintah.⁵ Sebagai negara yang mengklaim sebagai negara hukum, negara hukum Indonesia adalah *welfare state*. Konsep *welfare state* merupakan konsep terbaru yang menekankan bahwa tidak hanya hak politik saja, tetapi rakyat juga harus diakui hak sosial dan ekonomi. Selain itu, Undang-Undang Dasar 1945 juga menyatakan tentang kewajiban pemerintah yang melekat pada negara hukum *welfare state* yaitu memajukan kesejahteraan umum dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat.⁶ Sebagai salah satu negara yang turut serta mewujudkan transportasi berkelanjutan, Indonesia memiliki peraturan mengenai keamanan dan keselamatan transportasi, salah satunya transportasi darat.

Adapun peraturan tersebut diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya ditulis Undang-Undang LLA). Tujuan

¹ United Nations, "Sustainable Transport," 2023, <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>.

² Xianbo Zhao et al., "Evaluation of Sustainable Transport Research in 2000-2019," *Journal of Cleaner Production* 256 (2020): 120404, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120404>.

³ Mario Julyano and Aditya Yuli Sulistyawan, "Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum," *Crepido* 1, no. 1 (2019): 13-22, <https://doi.org/10.14710/crepido.1.1.13-22>.

⁴ FX. Adji Samekto, "Menelusuri Akar Pemikiran Hans Kelsen Tentang Stufenbeuthetheorie Dalam Pendekatan Normatif-Filosofis," *Jurnal Hukum Progresif* 7, no. 1 (2019): 1-19, <https://doi.org/10.14710/hp.7.1.1-19>.

⁵ Soerjono Soekanto, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, 2nd ed. (Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, 1976).

⁶ Mahfud MD, *Demokrasi Dan Konstitusi Di Indonesia*, 2nd ed. (Jakarta: PT RINEKA CIPTA, 2003).

dibentuknya undang-undang ini sebagaimana tertuang dalam Pasal 3 Undang-Undang LLA adalah menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan dengan aman, tertib, dan lancar agar terdorongnya perekonomian nasional, meningkatkan kesejahteraan umum, serta memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa. Selain itu, mempromosikan etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan menegakkan hukum serta memberikan kepastian hukum bagi masyarakat.⁷ Berlakunya Undang-Undang LLA merupakan salah satu upaya agar terwujudnya transportasi berkelanjutan di Indonesia. Namun, bagaimana pelaksanaan undang-undang tersebut di lapangan?

Berdasarkan data data dari Riset Kesehatan Dasar (Risdeknas) Tahun 2018 ditemukan bahwa 55,6% dari 19.122 responden sesekali, bahkan tidak pernah, menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor.⁸ Berikutnya di lingkungan Universitas Ngudi Waluyo, Kabupaten Semarang, ditemukan masih banyak peserta didik SMP, SMA, dan mahasiswa yang tidak menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor.⁹ Selanjutnya dari 37 SMP dan SMA di wilayah Jabodetabek, sebanyak 3.880 peserta didik yang menjadi responden, 91,3% responden belum memiliki SIM, serta 40% responden pernah mengalami pernah terlibat kecelakaan sepeda motor dalam 12 bulan terakhir.¹⁰ Di wilayah Kota Pekanbaru, bentuk pelanggaran lalu lintas yang umum dilakukan oleh para pelajar SMA/SMK adalah tidak menggunakan helm, belum memiliki SIM, tidak mematuhi rambu lalu lintas, membawa penumpang melebihi kapasitas maksimal, dan modifikasi knalpot serta klakson motor.¹¹ Tidak hanya itu, di wilayah Kota Tegal, 98 responden, yaitu peserta didik SMP dan SMA, mampu mengendarai sepeda motor. Sedangkan usia responden pertama kali menggunakan sepeda motor ketika berusia 12-13 tahun (masing-masing usia 28,6%), yang disusul usia 14 tahun (20,4%).¹²

Berdasarkan hasil dari penelitian-penelitian di atas, dapat digambarkan bahwa masih banyaknya pelanggaran lalu lintas yang terjadi di berbagai wilayah yang ada di Indonesia. Selain itu, sebagian besar pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh kalangan remaja. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja terjadi juga di wilayah Kota Sukabumi. Berdasarkan data data pelanggaran lalu lintas di Kota Sukabumi dalam kurun waktu tahun 2020 - 2022 ditinjau dari segi usia, jumlah pelanggar pada usia 10 - 16 tahun pada tahun 2020 mencapai angka 440 pelanggar. Tahun 2021 mengalami peningkatan mencapai 475 pelanggar. Pada tahun 2022, jumlah pelanggar mengalami penurunan yang mencapai angka 335 pelanggar. Sehingga, total pelanggar lalu lintas pada usia 10 - 16 tahun dalam kurun waktu tahun 2020 - 2022 sebesar 1.250 pelanggar.

Fenomena pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja adalah salah satu bentuk dari patologi sosial. Patologi sosial merupakan segala perilaku manusia yang

⁷ Indonesia, "Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UU Nomor 22 Tahun 2009)" (Jakarta, 2009).

⁸ Lusianawaty Tana, "Helmet Use Behavior and Its Relation to Head Injury of Road Traffic Accident in Indonesia (Basic Health Research, 2018)," *Health Science Journal of Indonesia* 12, no. 1 (2021): 56-65, <https://doi.org/10.22435/hsji.v12i1.4655>.

⁹ Rian Sacıpto, "Analisa Terhadap Pengetahuan Remaja Dalam Mengenakan Helm Sni Berdasarkan Uu No. 22 Tahun 2009 (Di Lingkungan Universitas Ngudi Waluyo Kabupaten Semarang)," *Integralistik* 1, no. 1 (2019): 39-51, <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/integralistik.v30i1.18375>.

¹⁰ Yuyun Umniyatun et al., "Motorcycle Risky Behaviours and Road Accidents among Adolescents in Jakarta Metropolitan Area, Indonesia," *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 28, no. 3 (2021): 339-46, <https://doi.org/10.1080/17457300.2021.1928229>.

¹¹ Raja Desril et al., "Penyuluhan Hukum Keselamatan Lalu Lintas: Strategi Mewujudkan Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas," *Jurnal Pengabdian UntukMu NegeRI* 2, no. 2 (2018): 93-103, <https://doi.org/10.37859/jpumri.v2i2.764>.

¹² Naomi Srie Kusumastutie, "Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun," *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)* 5, no. 2 (2018): 1-18, <https://doi.org/10.46447/ktj.v5i2.45>.

dianggap tidak sesuai atau melanggar norma-norma umum serta adat istiadat, atau tidak terintegrasi dengan tingkah laku umum.¹³ Fenomena pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja memiliki keterkaitan juga dengan teori patologi. Masyarakat selalu dalam keadaan sakit atau masyarakat yang tidak berfungsi secara sebagian atau keseluruhan. Suatu masyarakat dapat dikatakan sehat jika anggotanya berfungsi dengan sempurna. Memang jika dilihat dari luar, mereka menjalankan fungsinya dengan sempurna. Namun, jika dilihat dari dalam, tidak dipungkiri anggota masyarakat tidak menjalankan fungsinya dengan baik.¹⁴ Remaja sebagai anggota masyarakat, tidak dipungkiri tidak menjalankan fungsinya dengan baik, salah satunya melakukan pelanggaran lalu lintas.

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa hukum bersifat koersif karena mempunyai sanksi tegas kepada setiap pelanggar. Namun, Beccaria berpandangan bahwa pencegahan kejahatan atau pelanggaran lebih utama daripada menghukum.¹⁵ Walaupun begitu, hukuman tetap diberlakukan, tetapi tercermin keras dan tegas, agar orang merasa sakit adanya hukuman itu atau tidak senang jika melakukan kejahatan.¹⁶ Pandangan Beccaria tersebut dikenal dengan teori *deterrence social*. Teori tersebut, terdapat tiga komponen utama yang disebut 3Cs. Adapun ketiga komponen tersebut adalah *severity*, *certainty*, dan *celerity*.¹⁷ *Severity*, yang artinya keberatan, menyangkut lamanya hukuman penjara. Artinya, *severity* merujuk pada beratnya hukuman yang dihadapi seseorang sebagai akibat dari perilaku yang melanggar aturan. *Certainty*, artinya kepastian, mencakup tingkat deteksi atau penangkapan terhadap para pelanggar, semakin pasti seseorang bahwa mereka akan ditangkap atau dihukum, semakin besar kemungkinan mereka akan menghindari perilaku tersebut. Sedangkan *celerity*, artinya kecepatan, merujuk pada seberapa cepat hukuman akan diberlakukan setelah terjadinya perilaku yang melanggar aturan. Sehingga, semakin cepat hukuman diberlakukan, semakin besar dampaknya terhadap perilaku seseorang dalam menghindari perilaku yang melanggar aturan.¹⁸

Berdasarkan penjelasan-penjelasan di atas, dapat digambarkan bahwa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja banyak terjadi di berbagai wilayah yang ada di Indonesia, salah satunya Kota Sukabumi. Penegakkan hukum berlalu lintas, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang LLA, perlu ditingkatkan untuk memberikan efek jera dan ketegasan terhadap kalangan remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Sehingga, teori *deterrence social* digunakan untuk mengkaji penegakkan Undang-Undang LLA terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dan metode yuridis normatif. Pendekatan kualitatif merupakan pendekatan untuk menggali dan memahami makna yang

¹³ Adon Nasrullah Jamaludin, *Dasar-Dasar Patologi Sosial*, ed. Beni Ahmad Saebani, 1st ed. (Bandung: CV Pustaka Setia, 2016).

¹⁴ Kartini Kartono, *Patologi Sosial*, 14th ed. (Jakarta: Rajawali Pers, 2014).

¹⁵ Anang Priyanto, *Kriminologi* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012).

¹⁶ Abintoro Prakoso, *Kriminologi Dan Hukum Pidana: Pengertian, Aliran, Teori Dan Perkembangannya* (Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2017).

¹⁷ George W. Burruss et al., "Modeling Individual Defiance of COVID-19 Pandemic Mitigation Strategies: Insights From the Expanded Model of Deterrence and Protection Motivation Theory," *Criminal Justice and Behavior* 48, no. 9 (2021): 1317-38, <https://doi.org/10.1177/00938548211010315>.

¹⁸ Juste Abramovaite et al., "Classical Deterrence Theory Revisited: An Empirical Analysis of Police Force Areas in England and Wales," *European Journal of Criminology* 20, no. 5 (2023): 1663-80, <https://doi.org/10.1177/14773708211072415>.

berasal dari individu dan kelompok mengenai masalah sosial.¹⁹ Sedangkan metode yuridis normatif adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.²⁰ Metode yuridis normatif dapat digunakan untuk penelitian multidisipliner karena metode yuridis normatif dapat mengetahui bagaimanakah hukum positif mengenai suatu masalah hukum tertentu.²¹ Penelitian dilakukan di dua tempat yang berbeda, yaitu Satlantas Polres Sukabumi Kota dan SMA Negeri 1 Kota Sukabumi. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini analisis data model Miles dan Huberman, yang terdiri atas tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.²²

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi dan Situasi Pelanggaran Lalu Lintas oleh Kalangan Remaja di Kota Sukabumi

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, dapat dideskripsikan bahwa kondisi dan situasi pelanggaran lalu lintas oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi tergolong cukup tinggi. Hal tersebut dibuktikan melalui setiap penilangan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota, data penilangan oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota tahun 2020 - 2022, dan cukup banyaknya peserta didik SMA Negeri 1 Kota Sukabumi yang menggunakan sepeda motor sebagai akomodasi mereka ke sekolah. Selain itu, rata-rata peserta didik SMA Negeri 1 Kota Sukabumi mulai menggunakan sepeda motor pada usia 14-15 tahun atau pada jenjang kelas 9 SMP atau 10 SMA. Berdasarkan data pelanggaran lalu lintas di Kota Sukabumi dalam kurun waktu tahun 2020 - 2022 ditinjau dari segi usia, jumlah pelanggar pada usia 10 - 16 tahun pada tahun 2020 mencapai angka 440 pelanggar. Tahun 2021 mengalami peningkatan mencapai 475 pelanggar. Pada tahun 2022, jumlah pelanggar mengalami penurunan yang mencapai angka 335 pelanggar. Sehingga, total pelanggar lalu lintas pada usia 10 - 16 tahun dalam kurun waktu tahun 2020 - 2022 sebesar 1.250 pelanggar.

Sedangkan bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas sepeda motor yang sering dilanggar di Kota Sukabumi adalah belum memiliki SIM dan tidak menggunakan helm. Berdasarkan data pelanggaran lalu lintas di Kota Sukabumi dalam kurun waktu tahun 2020 - 2022 ditinjau dari jenis pelanggaran, jumlah pelanggar yang tidak menggunakan helm pada tahun 2020 sebesar 173 pelanggar. Sedangkan surat-surat berjumlah 76 pelanggar. Pada tahun 2021, jumlah pelanggaran yang tidak menggunakan helm mengalami penurunan sebesar 149 pelanggar, tetapi jumlah pelanggaran surat-surat mengalami peningkatan sebesar 107 pelanggar. Namun, kedua bentuk pelanggaran tersebut mengalami penurunan pada tahun 2020, dimana jumlah pelanggaran yang tidak menggunakan helm sebesar 130 pelanggar dan pelanggaran surat-surat sebesar 71 pelanggar, maka total pelanggaran yang

¹⁹ John W. Creswell, *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, Dan Campuran.*, 4th ed. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2019).

²⁰ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2016).

²¹ Dyah Ochtorina Susanti and A'an Efendi, *Penelitian Hukum (Legal Research)* (Jakarta: Sinar Grafika, 2015).

²² Endang Widi Winarni, *Teori Dan Praktik Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, PTK, R&D* (Jakarta: Bumi Aksara, 2018).

tidak menggunakan helm dalam kurun waktu tahun 2020 – 2022 di Kota Sukabumi berjumlah 452 dan jumlah pelanggaran surat-surat berjumlah 254 pelanggar.

Adapun rata-rata peserta didik SMA Negeri 1 Kota Sukabumi yang menggunakan sepeda motor sebagai akomodasi ke sekolah berjumlah 300 peserta didik, dengan angka tertingginya dapat mencapai 400 peserta didik. Sedangkan rata-rata usia peserta didik SMA Negeri 1 Kota Sukabumi mulai menggunakan sepeda motor ketika berusia usia 14-15 tahun, atau ketika menginjak kelas 9 SMP atau 10 SMA. Hasil temuan tersebut memiliki keselarasan dengan penelitian yang dilakukan di Kota Tegal. Berdasarkan hasil penelitian tersebut, 98 responden (80,3%) mampu mengendarai sepeda motor. Sedangkan usia responden pertama kali menggunakan sepeda motor ketika berusia 12-13 tahun (masing-masing usia 28,6%), yang disusul usia 14 tahun (20,4%). Selain itu, 95% dari peserta didik SMA yang menjadi responden mampu mengendarai sepeda motor dibandingkan peserta didik SMP sebesar 65%.²³

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang relatif sering dilanggar oleh peserta didik SMA Negeri 1 Kota Sukabumi adalah belum memiliki SIM dan tidak menggunakan helm. Hal tersebut mempertegas data sebelumnya mengenai jenis pelanggaran lalu lintas sepeda motor di Kota Sukabumi dalam kurun waktu tahun 2020 – 2022. Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Sukabumi memiliki keselarasan dengan dua wilayah yang ada di Indonesia, yaitu Kota Pekanbaru dan wilayah Jabodetabek. Bentuk pelanggaran lalu lintas yang umum dilakukan oleh para pelajar SMA/SMK di Kota Pekanbaru adalah tidak menggunakan helm, belum memiliki SIM, tidak mematuhi rambu lalu lintas, membawa penumpang melebihi kapasitas maksimal, dan modifikasi knalpot serta klakson motor.²⁴ Sedangkan di wilayah Jabodetabek, 3.880 peserta didik SMP/SMA yang menjadi responden, 91,3% responden belum memiliki SIM.²⁵ Menggunakan kendaraan bermotor tetapi belum memiliki SIM telah melanggar Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang LLA. Sedangkan tidak menggunakan helm, baik pengendara maupun penumpang sepeda motor, telah melanggar Pasal 106 ayat (8) Undang-Undang LLA.²⁶

B. Sebab-Sebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Kalangan Remaja di Kota Sukabumi

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, sebab-sebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi dikelompokkan menjadi dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari dalam diri remaja tersebut. Adapun sebab-sebab yang termasuk ke dalam faktor internal adalah para remaja ingin menunjukkan jati diri mereka, kurangnya pemahaman akan peraturan berlalu lintas, dan kemalasan dalam diri remaja itu sendiri.

Masa remaja merupakan masa perubahan yang fundamental bagi setiap manusia. Ketika menginjak masa remaja, manusia akan mengalami tiga perubahan fundamental. Perubahan pertama yaitu perubahan biologis, menyangkut perubahan fisik. Perubahan kedua yaitu perubahan psikologis, menyangkut cara berpikir dan bertindak. Perubahan ketiga adalah

²³ Kusumastutie, "Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun."

²⁴ Desril *et al.*, "Penyuluhan Hukum Keselamatan Lalu Lintas: Strategi Mewujudkan Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas."

²⁵ Umniyatun *et al.*, "Motorcycle Risky Behaviours and Road Accidents among Adolescents in Jakarta Metropolitan Area, Indonesia."

²⁶ Indonesia, "Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UU Nomor 22 Tahun 2009)."

perubahan sosial, bagaimana remaja menempatkan dirinya di lingkungan Masyarakat,²⁷ untuk menunjukkan jati dirinya, para remaja merasa dirinya mendapatkan sebuah credit point apabila ia tidak tertangkap ketika melakukan pelanggaran lalu lintas atau mampu kabur dari kejaran petugas. Credit point tersebut menjadi suatu hal yang dapat ditunjukkan kepada teman sebayanya. Menunjukkan jati diri merupakan bagian dari upaya para remaja untuk mencari identitas diri. Selain menunjukkan jati diri, para remaja juga mencoba berbagai kepribadian dan mendapatkan pengakuan dari orang lain bahwa ia adalah individu yang istimewa dan unik.²⁸

Kurangnya pemahaman akan peraturan berlalu lintas menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut berkaitan juga dengan kesadaran hukum yang dimiliki oleh para remaja. Menurunnya kesadaran hukum dari masyarakat disebabkan mereka tidak melihat dan merasakan bahwa hukum melindungi kepentingan mereka.²⁹ Salah satu faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah faktor manusia. Faktor manusia menyangkut kurangnya disiplin dan kesadaran hukum, baik sebagai pengemudi, pemilik kendaraan, pejalan kaki, maupun supir.³⁰ Adapun peserta didik SMA Negeri 1 Kota Sukabumi sama sekali belum mengetahui Undang-Undang LLA. Tetapi sudah mengetahui aturan-aturan mengendarai sepeda motor, mulai dari wajib memiliki SIM dan menggunakan helm bagi pengendara dan penumpang sepeda motor. Walaupun begitu, beberapa peserta didik tidak mematuhi peraturan berlalu lintas apabila sedang apatis dan malas. Dapat digambarkan bahwa kesadaran hukum berlalu lintas yang dimiliki oleh kalangan remaja di Kota Sukabumi masih tergolong rendah. Sehingga, para remaja tersebut berpotensi untuk melakukan pelanggaran berlalu lintas.

Sedangkan faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar diri remaja. Terdapat dua sebab yang termasuk ke dalam faktor eksternal, yaitu ongkos transportasi dan kurangnya pengawasan dari orang tua. Beberapa peserta didik menggunakan sepeda motor sebagai akomodasi ke sekolah disebabkan karena jarak rumah mereka dengan lokasi sekolah cukup jauh. Selain itu, minimnya transportasi umum mempengaruhi hal tersebut, dikarenakan ongkos menggunakan sepeda motor lebih murah dibandingkan menggunakan transportasi umum. Dengan begitu, orang tua peserta didik pun memang mengizinkan anaknya untuk menggunakan sepeda motor ke sekolah.

C. Penerapan *Deterrence Social* dalam Mencegah Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Kalangan Remaja di Kota Sukabumi

Penerapan *deterrence social* dapat diimplementasikan oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota dan SMA Negeri 1 Kota Sukabumi. Kebijakan-kebijakan yang dilakukan oleh kedua lembaga tersebut dikelompokkan berdasarkan tiga komponen utama dari *deterrence social*, yaitu *severity*, *certainty*, dan *celerity*. Adapun kebijakan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota adalah berkolaborasi dengan sekolah-sekolah untuk memberikan sosialisasi, memasang spanduk dan membuat film pendek mengenai peraturan berlalu

²⁷ Eesha Sharma and Tejas Golhar, "Lest We Forget the Parent in the Parent-Adolescent Dance!," *Journal of Indian Association for Child and Adolescent Mental Health* 18, no. 3 (2022): 214-17, <https://doi.org/10.1177/09731342221135815>.

²⁸ Laurence Steinberg, *Adolescence* (New York: McGraw-Hill Education, 2020).

²⁹ Soekanto, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*.

³⁰ Rahayu Nurfauziah and Hetty Krisnani, "Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial," *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik* 3, no. 1 (2021): 75, <https://doi.org/10.24198/jkrk.v3i1.31975>.

lintas, pemberian denda tilang, meningkatkan KRYD setiap malam Minggu dan melakukan penilangan kepada setiap remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Kebijakan yang termasuk ke dalam komponen *severity* adalah sosialisasi, memasang spanduk, membuat film pendek, dan pemberian denda tilang. Dari keempat kebijakan tersebut, hanya pemberian denda tilang yang termasuk upaya represif. Sedangkan sosialisasi, memasang spanduk, dan membuat film pendek merupakan upaya preventif. Sosialisasi dilakukan sebagai upaya untuk memberikan pembinaan kepada setiap remaja mengenai peraturan berlalu lintas, dan diadakan setiap minggu dan menjelang penerimaan peserta didik baru. Namun, sosialisasi juga diharuskan memaparkan konsekuensi yang diterima peserta didik apabila melakukan pelanggaran lalu lintas, agar memberikan rasa ancaman. Pemasangan spanduk tersebut dilakukan dalam rangka Operasi Keselamatan Lodaya 2024, yang dilaksanakan pada tanggal 4 - 17 Maret 2024. Selain menginformasikan akan dilaksanakannya Operasi Keselamatan Lodaya 2024, spanduk tersebut juga menghimbau seluruh pengguna jalan untuk mematuhi peraturan berlalu lintas. Sedangkan membuat film pendek merupakan upaya dari Satlantas Polres Sukabumi Kota untuk melakukan pembinaan dan penyuluhan berbentuk digital. Namun, pemberian denda tilang tidak sesuai dengan nominal yang sudah diatur dalam Undang-Undang LLA. Hal tersebut disebabkan oleh kebijakan dari MAHKUMJAKPOL yang mengatur nominal denda tilang. Sehingga, sanksi yang diterima oleh para pelanggar lalu lintas bersifat kurang tegas dan kurang memberikan efek jera.

Adapun kebijakan yang termasuk ke dalam komponen *certainty* adalah meningkatkan KRYD setiap malam Minggu dan melakukan penilangan secara manual kepada para pelanggar selama KRYD berlangsung, serta melakukan penilangan kepada setiap remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas. KRYD yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota bertujuan untuk menciptakan rasa aman tenang bagi para pengguna jalan yang berada di wilayah Kota Sukabumi dan terhindar dari aksi-aksi berandal motor. Apabila terdapat pelanggaran lalu lintas selama KRYD berlangsung, maka KRYD tersebut akan ditindak dengan penilangan secara manual. Diluar KRYD, tindakan yang dilakukan adalah penilangan secara elektronik atau ETL. Sedangkan kebijakan yang termasuk ke dalam komponen *celerity* adalah pemberian denda tilang dan melakukan penilangan kepada setiap remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Walaupun denda tilang tidak sesuai dengan nominal yang diatur dalam Undang-Undang LLA, Satlantas Polres Sukabumi Kota tetap melakukan penilangan kepada setiap remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut dibuktikan oleh jumlah pelanggar lalu lintas pada usia 10 - 16 tahun pada tahun 2020 - 2022.

Kewajiban dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kalangan remaja tidak hanya kepolisian yang bertanggung jawab, tetapi juga sekolah. Adapun kebijakan yang dilakukan oleh SMA Negeri 1 Kota Sukabumi adalah mewajibkan setiap peserta didik yang menggunakan sepeda motor ke sekolah memiliki SIM, menggunakan helm, tidak membawa penumpang lebih dari satu orang, dan tidak menggunakan knalpot brong. Selanjutnya, melakukan pembinaan, sosialisasi, dan edukasi program dengan berkolaborasi bersama Satlantas Polres Sukabumi Kota dan mengembangkan lima budaya SMANSA, salah satunya budaya disiplin. Selain itu, SMA Negeri 1 Kota Sukabumi juga menindaklanjuti setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh peserta didik. Mulai dari teguran, sanksi, hingga pemanggilan orang tua.

Kebijakan yang termasuk ke dalam komponen *severity* adalah sosialisasi, mewajibkan setiap peserta didik yang menggunakan sepeda motor ke sekolah memiliki SIM, menggunakan helm, tidak membawa penumpang lebih dari satu orang, dan tidak menggunakan knalpot brong, mengembangkan budaya disiplin, dan pemberian sanksi. Selaras dengan sosialisasi yang dilakukan oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota, sosialisasi yang dilakukan oleh SMA Negeri 1 Kota Sukabumi adalah berkendara yang baik, bagaimana memakai helm, dan mempersiapkan kelengkapan berkendara. Sosialisasi juga perlu memaparkan konsekuensi yang diterima oleh peserta didik apabila melakukan pelanggaran lalu lintas, sehingga memunculkan rasa ancaman. Budaya disiplin yang dikembangkan merujuk pada disiplin berkendara. Salah satu poin penting yang dikembangkan dalam disiplin berkendara adalah mengantri apabila mengisi bensin. Tetapi disiplin berkendara yang jauh lebih penting adalah mematuhi segala peraturan lalu lintas. Namun, terdapat beberapa sanksi yang diberikan kepada peserta didik yang melakukan pelanggaran lalu lintas bersifat kurang tegas. Adapun sanksi tersebut yaitu mengerjakan tugas, membaca ayat suci Al-Quran, dan membuat puisi. Sedangkan sanksi yang bersifat tegas dan mampu memberikan efek jera adalah tidak diperbolehkan lagi menggunakan sepeda motor ke lingkungan sekolah dan pemanggilan orang tua, disertai dengan surat peringatan terakhir.

Adapun kebijakan yang termasuk ke dalam komponen *certainty* adalah mengawasi setiap peserta didik yang menggunakan sepeda motor apabila masuk atau keluar lingkungan sekolah. Adapun yang mengawasi dan memantau peserta didik tersebut adalah guru piket yang saling bergantian tiap harinya. Walaupun begitu, pengawasan tersebut hanya dilakukan di lingkungan sekolah saja. Sedangkan di luar lingkungan sekolah tidak dapat dipantau dan diawasi. Alasan belum dapat memantau peserta didik di luar lingkungan sekolah dikarenakan keterbatasan sumber daya dan tenaga. Meskipun begitu, SMA Negeri 1 Kota Sukabumi pernah mendapatkan sebuah laporan mengenai keterlibatan peserta SMA Negeri 1 Kota Sukabumi dalam geng motor. Sedangkan kebijakan yang termasuk ke dalam komponen *celerity* adalah menindaklanjuti setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh peserta didik. Apabila peserta didik terdeteksi melakukan pelanggaran lalu lintas, maka peserta didik tersebut akan langsung ditindak lanjuti oleh wakasek kesiswaan. Adapun proses tindak lanjut, sebagaimana dijelaskan diatas, adalah peneguran dan pembinaan. Walaupun setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh peserta didik akan ditindak lanjuti, sekolah terpaksa harus memaklumi, terutama belum memiliki SIM, dikarenakan ongkos transportasi dan jarak rumah peserta didik, walaupun di satu sisi sekolah juga berupaya untuk menegakkan peraturan berlalu lintas kepada peserta didik. Hal tersebut berkaitan dengan teori patologi, bahwa suatu masyarakat dapat dikatakan sehat jika anggotanya berfungsi dengan sempurna. Memang jika dilihat dari luar, mereka menjalankan fungsinya dengan sempurna. Namun, jika dilihat dari dalam, tidak dipungkiri anggota masyarakat tidak menjalankan fungsinya dengan baik.³¹

KESIMPULAN

Kondisi dan situasi pelanggaran lalu lintas remaja di Kota Sukabumi masih cukup tinggi, dibuktikan dengan masih tingginya jumlah pelanggar lalu lintas pada usia remaja di Kota Sukabumi pada tahun 2020 - 2022. Jenis pelanggaran lalu lintas yang sering dilanggar oleh

³¹ Kartono, *Patologi Sosial*.

para remaja di Kota Sukabumi adalah belum memiliki SIM dan tidak menggunakan helm. Kegiatan sosialisasi tetap dan perlu dilaksanakan, tetapi memaparkan juga konsekuensi yang diterima oleh para remaja apabila melakukan pelanggaran lalu lintas, terutama belum memiliki SIM dan tidak menggunakan helm. Sebab-sebab terjadinya pelanggaran lalu lintas remaja adalah menunjukkan jati diri, kurangnya pemahaman akan peraturan lalu lintas, kemalasan dalam diri, ongkos transportasi, dan kurangnya pengawasan dari orang tua. Maka dari itu, pentingnya menanamkan kesadaran hukum berlalu lintas kepada setiap anak sejak masa kanak-kanak dan adanya perbaikan terhadap fasilitas transportasi umum agar para remaja menggunakan transportasi umum daripada kendaraan pribadi. Penerapan *deterrence social* sudah diimplementasikan dengan baik oleh Satlantas Polres Sukabumi Kota dan SMA Negeri 1 Kota Sukabumi. Namun, hukuman atau sanksi yang diberikan perlu dipertegas agar memberikan rasa ancaman dan takut kepada para remaja serta memberikan efek jera.

REFERENSI

Jurnal

- Abramovaite, Juste, Siddhartha Bandyopadhyay, Samrat Bhattacharya, and Nick Cowen. "Classical Deterrence Theory Revisited: An Empirical Analysis of Police Force Areas in England and Wales." *European Journal of Criminology* 20, no. 5 (2023): 1663–80. <https://doi.org/10.1177/14773708211072415>.
- Burruss, George W., Chae M. Jaynes, Richard K. Moule, and Rachel E. Fairchild. "Modeling Individual Defiance of COVID-19 Pandemic Mitigation Strategies: Insights From the Expanded Model of Deterrence and Protection Motivation Theory." *Criminal Justice and Behavior* 48, no. 9 (2021): 1317–38. <https://doi.org/10.1177/00938548211010315>.
- Desril, Raja, Elviandri Elviandri, Aksar Aksar, Raihana Raihana, Desi Sommaliagustina, and Tri Wahyuni Lestari. "Penyuluhan Hukum Keselamatan Lalu Lintas: Strategi Mewujudkan Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas." *Jurnal Pengabdian Untuk Mu NegeRI* 2, no. 2 (2018): 93–103. <https://doi.org/10.37859/jpumri.v2i2.764>.
- Julyano, Mario, and Aditya Yuli Sulistyawan. "Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum." *Crepido* 1, no. 1 (2019): 13–22. <https://doi.org/10.14710/crepido.1.1.13-22>.
- Kusumastutie, Naomi Srie. "Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun." *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)* 5, no. 2 (2018): 1–18. <https://doi.org/10.46447/ktj.v5i2.45>.
- Nurfauziah, Rahayu, and Hetty Krisnani. "Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial." *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik* 3, no. 1 (2021): 75. <https://doi.org/10.24198/jkrk.v3i1.31975>.
- Sacipto, Rian. "Analisa Terhadap Pengetahuan Remaja Dalam Mengenakan Helm Sni Berdasarkan Uu No. 22 Tahun 2009 (Di Lingkungan Universitas Ngudi Waluyo Kabupaten Semarang)." *Integralistik* 1, no. 1 (2019): 39–51. <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/integralistik.v30i1.18375>.
- Samekto, FX. Adji. "Menelusuri Akar Pemikiran Hans Kelsen Tentang *Stufenbeautheorie* Dalam Pendekatan Normatif-Filosofis." *Jurnal Hukum Progresif* 7, no. 1 (2019): 1–19.

<https://doi.org/10.14710/hp.7.1.1-19>.

Sharma, Eesha, and Tejas Golhar. "Lest We Forget the Parent in the Parent-Adolescent Dance!" *Journal of Indian Association for Child and Adolescent Mental Health* 18, no. 3 (2022): 214-17. <https://doi.org/10.1177/09731342221135815>.

Tana, Lusianawaty. "Helmet Use Behavior and Its Relation to Head Injury of Road Traffic Accident in Indonesia (Basic Health Research, 2018)." *Health Science Journal of Indonesia* 12, no. 1 (2021): 56-65. <https://doi.org/10.22435/hsji.v12i1.4655>.

Umniyatun, Yuyun, Mochamad Iqbal Nurmansyah, Yoli Farradika, Tri Bayu Purnama, and Didin Nuruddin Hidayat. "Motorcycle Risky Behaviours and Road Accidents among Adolescents in Jakarta Metropolitan Area, Indonesia." *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 28, no. 3 (2021): 339-46. <https://doi.org/10.1080/17457300.2021.1928229>.

Zhao, Xianbo, Yongjian Ke, Jian Zuo, Wei Xiong, and Peng Wu. "Evaluation of Sustainable Transport Research in 2000-2019." *Journal of Cleaner Production* 256 (2020): 120404. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120404>.

Buku

Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2016.

Creswell, John W. *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, Dan Campuran*. 4th ed. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2019.

Jamaludin, Adon Nasrullah. *Dasar-Dasar Patologi Sosial*. Edited by Beni Ahmad Saebani. 1st ed. Bandung: CV Pustaka Setia, 2016.

Kartono, Kartini. *Patologi Sosial*. 14th ed. Jakarta: Rajawali Pers, 2014.

MD, Mahfud. *Demokrasi Dan Konstitusi Di Indonesia*. 2nd ed. Jakarta: Rineka Cipta, 2003.

Prakoso, Abintoro. *Kriminologi Dan Hukum Pidana: Pengertian, Aliran, Teori Dan Perkembangannya*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2017.

Priyanto, Anang. *Kriminologi*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012.

Soekanto, Soerjono. *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*. 2nd ed. Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, 1976.

Steinberg, Laurence. *Adolescence*. New York: McGraw-Hill Education, 2020.

Susanti, Dyah Octorina, and A'an Efendi. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika, 2015.

Winarni, Endang Widi. *Teori Dan Praktik Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, PTK, R&D*. Jakarta: Bumi Aksara, 2018.

Online/World Wide Web dan Lain-Lain

United Nations. "Sustainable Transport," 2023. <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>.