Bureaucracy Journal: Indonesia Journal of Law and Social-Political Governance
p-ISSN: 2797-9598 | e-ISSN: 2777-0621
Vol.5 No.3 September - Desember 2025

KEWAJIBAN DAN IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGENDARA MOTOR DIBAWAH UMUR DI KABUPATEN NGAWI

Agasta Ardhya Grahita[1*], Dudik Djaja Sidarta[2], Fitria Ayuningtyas,[3] Vallencia Nandya Paramitha[4]
[1,23] Program Sarjana Ilmu Hukum Universitas Dr. Soetomo, Indonesia
Email : agasta37@gmail.com

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul "Kewajiban Dan Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Kabupaten Ngawi". Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur secara tegas mengenai keselamatan berlalu lintas, termasuk larangan bagi anak di bawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, serta dilengkapi data empiris melalui wawancara dengan pelajar, orang tua, pihak sekolah, dan aparat kepolisian. Temuan penelitian mengungkapkan bahwa meskipun aturan hukum telah tersusun dengan jelas, pelaksanaannya di lapangan belum optimal. Rendahnya kesadaran hukum masyarakat, kurangnya pengawasan orang tua, terbatasnya akses transportasi umum, serta lemahnya sosialisasi menjadi faktor penghambat utama. Kurangnya sinergi antar pemangku kepentingan juga memperburuk kondisi tersebut. Oleh karena itu, dibutuhkan penguatan sosialisasi hukum, penegakan aturan secara konsisten, penyediaan transportasi yang memadai, serta kerja sama lintas sektor guna meningkatkan efektivitas implementasi aturan tersebut dalam kehidupan sehari-hari.
Kata kunci: *implementasi hukum, UU LLAJ, pengendara di bawah umur*

ABSTRACT

This thesis is entitled "Obligations and Implementation of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation for Underage Motorcyclists in Ngawi Regency". Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation strictly regulates traffic safety, including prohibiting minors from driving motor vehicles. This study uses a normative juridical method with a legislative approach, supplemented by empirical data obtained through interviews with students, parents, school officials, and police officers. The findings reveal that although the legal regulations are clearly structured, their implementation in the field has not been optimal. Low public awareness of the law, lack of parental supervision, limited access to public transportation, and weak socialization are the main obstacles. The lack of synergy among stakeholders also exacerbates the situation. Therefore, it is necessary to strengthen legal socialization, consistent enforcement of regulations, provision of adequate transportation, and cross-sector cooperation to improve the effectiveness of the implementation of these regulations in everyday life.

Keywords: *law implementation, LLAJ Law, underage drivers*

INTRODUCTION

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

merupakan landasan hukum yang mengatur segala bentuk aktivitas lalu lintas di Indonesia. Implementasi hukum lalu lintas dalam undang-undang tersebut menjadi sangat penting untuk mengatur dan menegakkan disiplin berlalu lintas di jalan raya. Hal ini tidak hanya untuk menjaga ketertiban dan keamanan pengguna jalan, tetapi juga untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman dan tertib.

Kesalamatan berlalu lintas merupakan aspek fundamental dalam kehidupan bermasyarakat dalam menjamin kelangsungan hidup dan kesejahteraan warga Negara. Setiap pengguna jalan memiliki hak untuk mendapatkan jaminan keselamatan dan rasa aman berlalu lintas. Namun pada kenyatannya, masih banyak ditemukan pelanggaran lalu lintas yang membahayakan keselamatan pengguna jalan, salah satunya adalah fenomena pengendara di bawah umur yang semakin marak terjadi, khususnya di Kabupaten Ngawi. Dalam kondisi ini tidak hanya membahayakan keselamatan pengendara itu sendiri, namun dapat mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya serta berpotensi menimbulkan kerugian material maupun korban jiwa.

Sebagai penegak hukum dan penjaga ketertiban masyarakat, kepolisian memiliki beragam tugas, salah satunya melaksanakan patroli dan operasi lalu lintas atau kendaraan bermotor sesuai ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Secara umum, peran kepolisian dalam menertibkan lalu lintas di wilayah hukum Polda Jawa Timur telah berjalan dengan baik dan tertib, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, khususnya Pasal 13 dan Pasal 14.

Kondisi keselamatan berlalu lintas di Indonesia masih menjadi permasalahan yang serius dimana membutuhkan perhatian khusus, terutama terkait tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara di bawah umur. Berdasarkan data dari Korlantas Polri tahun 2023, sekitar 12% dari total kecelakaan lalu lintas di Indonesia, melibatkan pengendara berusia 10-16 tahun, dengan 65% kasus terjadi saat mengendarai sepeda motor. Dari sisi pelanggaran lalu lintas, data nasional menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2023, pihak kepolisian telah melakukan penindakan terhadap lebih dari 50.000 kasus pelanggaran lalu lintas yang

dilakukan oleh pengendara di bawah umur. Bentuk pelanggaran yang paling sering ditemui meliputi: Tidak memiliki SIM (100% kasus), Tidak menggunakan helm (75% kasus), Melanggar rambu lalu lintas (45% kasus), Menggunakan kendaraan tidak standar (30% kasus). Dengan banyak kasus yang telah dialami menunjukkan fenomena pengendara di bawah umur di Indonesia menunjukan sebuah tren yang sangat mengkhawatirkan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang keselamatan lalu lintas di Indonesia. Dalam Undang-Undang tersebut secara tegas mengatur tentang larangan bagi anak di bawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor. Ada beberapa ketentuan spesifik yang mengatur tentang pengendara kendaraan bermotor, khususnya terkait pengendara di bawah umur yaitu pasal 77 ayat (1) menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan, pasal 81 ayat (2) mengatur persyaratan usia minimal untuk memperoleh SIM: SIM A, C, dan D: minimal 17 tahun, SIM B1: minimal 20 tahun, SIM B2: minimal 21 tahun, pasal 288 ayat (2) mengatur sanksi bagi pengemudi yang tidak memiliki SIM dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000. dalam aturan ini penting untuk melindungi kesalamatan anak-anak dan meminimalisir resiko kecelakaan. Namun, Implementasi Undang-Undang No 22 Tahun 2009 di lapangan masih menemui beberapa kendala, seperti kurangnya kesadaran masyarakat dan penegakan hukum yang belum optimal.

Di wilayah Jawa Timur, khusunya di Kabupaten Ngawi berdasarkan data dari Satlantas Polres Ngawi mencatat sepanjang tahun 2023 terjadi 150 kasus kecelakaan yang melibatkan pengendara di bawah umur, dengan rincian 25 kasus mengakibatkan korban meninggal dunia, 45 kasus mengakibatkan luka berat, dan 80 kasus mengakibatkan luka ringan. Data-data tersebut menunjukkan bahwa permasalahan pengendara di bawah umur bukan hanya menjadi isu lokal di Kabupaten Ngawi, tetapi merupakan permasalahan nasional yang membutuhkan penanganan serius dan komprehensif. Tingginya angka kecelakaan ini mengindikasikan bahwa masih lemahnya pengawasan dan penegakan hukum terhadap pengendara di bawah umur meskipun telah ada regulasi yang jelas melalui UU No. 22 Tahun

2009.]

Berbagai faktor yang mempengaruhi tingginya angka pengendara di bawah umur di Kabupaten Ngawi antara lain kurangnya pengawasan orang tua, lemahnya penegakan hukum, serta minimnya kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan berlalu lintas. Faktor budaya permisif masyarakat yang cenderung membiarkan anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor, ditambah dengan keterbatasan sarana transportasi umum serta malasnya masyarakat menggunakan transportasi umum tersebut, yang mana seringkali tidak memadai atau kurang nyaman juga turut menjadi masalah. Mematuhi peraturan lalu lintas dengan benar sebenarnya tidaklah sulit, asalkan kita memahami cara penerapannya. Namun, kenyataannya masih banyak pengendara yang mengabaikan aturan tersebut. Kesadaran akan pentingnya ketertiban berlalu lintas perlu ditanamkan sejak usia dini, karena pendidikan sejak awal diharapkan dapat membentuk generasi muda yang taat hukum, khususnya dalam berlalu lintas. Pembelajaran tentang lalu lintas sejak dini sangat bermanfaat bagi generasi penerus bangsa, sebab dengan memahami aturan yang berlaku, pelanggaran dapat diminimalisir. Oleh karena itu, pendidikan dan sosialisasi kepada masyarakat harus dilakukan secara berkelanjutan.

Dalam upaya menangani permasalahan tersebut, Satlantas Polres Ngawi telah melakukan berbagai upaya baik preventif maupun represif seperti melakukan operasi rutin di sekitar zona pendidikan, membentuk tim khusus pemantau pelanggaran lalu lintas pelajar, serta menjalin kerjasama dengan sekolah untuk pendataan siswa yang membawa kendaraan. Program "*Police Goes to School*" juga diimplementasikan sebagai bentuk edukasi keselamatan berkendara, disertai dengan pembentukan Patroli Keamanan Sekolah (PKS) dan penyediaan bus sekolah sebagai alternatif transportasi. Namun, efektivitas implementasi program-program tersebut masih perlu dievaluasi untuk mengetahui sejauh mana keberhasilan penerapannya serta kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya.

MATERIAL AND METHODS

Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan

menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan yang relevan, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan pelaksanaannya. Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk mengkaji praktik penegakan hukum dan implementasi kewajiban lalu lintas terhadap pengendara sepeda motor di bawah umur di Kabupaten Ngawi.

Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Bahan hukum primer, antara lain Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta peraturan terkait kewajiban pengendara kendaraan bermotor.
2. Bahan hukum sekunder, berupa literatur hukum, karya ilmiah, jurnal, serta hasil penelitian terdahulu yang membahas masalah pengendara di bawah umur dan implementasi aturan lalu lintas.
3. Bahan hukum tersier, seperti kamus hukum, ensiklopedia, maupun referensi ilmiah lain yang mendukung pemahaman konsep penelitian.

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi pustaka serta diperkuat dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi terhadap aparat kepolisian lalu lintas dan masyarakat di Kabupaten Ngawi. Data yang terkumpul kemudian diolah melalui proses pengecekan, penyusunan, dan sistematisasi untuk menjamin kesesuaian dan kelengkapan informasi yang diperoleh.

Analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif dengan pendekatan deskriptif-analitis, yaitu dengan menggambarkan dan menjelaskan kewajiban serta implementasi ketentuan hukum lalu lintas terhadap pengendara motor di bawah umur di Kabupaten Ngawi. Hasil penelitian diukur dengan menilai kesesuaian implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan praktik di lapangan serta efektivitasnya dalam menekan pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di bawah umur.

RESEARCH RESULTS AND DISCUSSION

1. Kewajiban Hukum Pengendara Sepeda Motor Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Dalam sistem hukum nasional, lalu lintas dan angkutan jalan diatur melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang bertujuan menciptakan lalu lintas yang tertib, aman, dan tertata secara sistematis. Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa:

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan."

Dalam ketentuan turunan, usia minimum untuk memperoleh SIM C (sepeda motor) adalah 17 tahun (Pasal 81 ayat (1) huruf a). Artinya, anak-anak di bawah umur tersebut belum sah secara hukum untuk mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum. Ketidakterpenuhinya syarat administratif ini juga mencerminkan belum cakapnya seseorang secara hukum dalam bertanggung jawab atas segala risiko lalu lintas.

Di samping itu, Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ mewajibkan setiap pengemudi untuk berkendara dengan wajar, penuh konsentrasi, dan mematuhi peraturan. Pengendara di bawah umur secara logika maupun psikologis belum memiliki tingkat kematangan yang diperlukan untuk memenuhi standar tanggung jawab ini.

Jika dikaitkan dengan UU No. 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan Anak, praktik anak di bawah umur yang diizinkan atau bahkan diberi kendaraan oleh orang tua untuk berkendara, dapat dikategorikan sebagai pengabaian kewajiban perlindungan orang tua terhadap anak. Maka dari itu, dalam konteks hukum positif, baik pengendara anak-anak maupun pihak yang memberikan izin (orang tua/wali) sama-sama berpotensi bertanggung jawab atas pelanggaran hukum.

Namun, dalam implementasinya di lapangan, ketentuan tersebut tidak selalu berjalan efektif. Masih banyak ditemukan kasus anak-anak atau remaja yang mengendarai sepeda motor tanpa SIM, baik di wilayah perkotaan maupun pedesaan. Ini menunjukkan bahwa penerapan undang-undang tersebut belum sepenuhnya mampu membendung praktik pelanggaran oleh pengendara di bawah umur. Berbagai hambatan turut menjadi faktor penyebabnya, mulai dari lemahnya pengawasan dan penegakan hukum oleh aparat, hingga sikap permisif dari lingkungan keluarga dan masyarakat. Selain itu, rendahnya kesadaran hukum serta kebutuhan mobilitas remaja yang tidak diimbangi dengan sarana transportasi umum yang memadai turut memperkuat fenomena ini. Dengan demikian, meskipun secara

normatif Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 sudah cukup tegas, implementasinya dalam menekan jumlah pengendara di bawah umur masih menghadapi kendala struktural, kultural, dan sosial yang kompleks.

2. Implementasi Ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Terhadap Pengendara Motor di Bawah Umur di Kabupaten Ngawi

Berdasarkan observasi dan hasil wawancara dengan berbagai pihak ditemukan sejumlah kondisi sebagai berikut:

1. Kesadaran pelajar

Sebagian pelajar menunjukkan bahwa mereka memahami resiko dan sanksi hukum jika melanggar aturan lalu lintas. Mereka menyadari bahwa mengendarai kendaraan tanpa SIM adalah suatu pelanggaran hukum. Namun pemahaman tersebut belum cukup untuk mencegah mereka agar tidak berkendara di jalan raya.

2. Peran orang tua

Sebagian besar orang tua diketahui mengizinkan dan membiarkan anak mereka mengendarai sepeda motor, meskipun belum memenuhi syarat usia yang dianjurkan. Hal ini tidak sepenuhnya disebabkan oleh ketidaktahuan terhadap aturan, tetapi lebih karena faktor keadaan dan kesibukan. Banyak orang tua merasa tidak memiliki cukup waktu untuk mengantar anak ke sekolah atau kegiatan lainnya, sehingga memberikan motor sebagai solusi praktis.

3. Pihak sekolah

Pihak sekolah, khususnya guru dan kepala sekolah, terus berupaya mencegah siswa membawa kendaraan. Langkah-langkah seperti membuat peraturan internal, memanggil orang tua, dan memasang imbauan telah dilakukan. Namun, pihak sekolah juga terbatas wewenangnya, terutama di luar jam sekolah.

4. Peran Satlantas

Satlantas secara berkala melakukan edukasi ke sekolah-sekolah melalui kegiatan Police Goes to School, sosialisasi, dan kampanye tertib lalu lintas. Namun, keterbatasan personel membuat kegiatan ini belum merata di semua sekolah dan tidak dilakukan secara intensif.

Permasalahan pelanggaran lalu lintas oleh pelajar merupakan persoalan yang bersifat

multidimensi dan kompleks, karena melibatkan berbagai pihak, mulai dari individu pelajar, orang tua, pihak sekolah, hingga aparat penegak hukum. Meskipun sebagian pelajar sudah memiliki pemahaman tentang risiko dan sanksi hukum dari pelanggaran lalu lintas, kesadaran tersebut belum cukup kuat untuk mencegah mereka berkendara tanpa SIM. Di sisi lain, orang tua justru turut andil dalam membentuk kebiasaan tersebut dengan memberikan izin kepada anak-anak mereka mengendarai kendaraan bermotor, meskipun belum memenuhi syarat usia, dengan alasan kepraktisan dan keterbatasan waktu. Pihak sekolah telah berupaya melakukan pengawasan melalui peraturan internal dan komunikasi dengan orang tua, namun terbatasnya kewenangan di luar jam sekolah membuat pengawasan menjadi kurang efektif. Sementara itu, Satlantas telah melakukan sosialisasi dan edukasi melalui program seperti *Police Goes to School*, tetapi keterbatasan jumlah personel membuat kegiatan ini belum dapat menjangkau seluruh sekolah secara merata dan intensif. Oleh karena itu, diperlukan sinergi yang lebih kuat antara pihak sekolah, orang tua, dan Satlantas dalam membentuk budaya tertib berlalu lintas sejak usia dini, serta perlunya evaluasi berkala terhadap efektivitas sanksi dan pendekatan edukatif yang telah diterapkan.

Implementasi hukum lalu lintas di Kabupaten Ngawi telah dijalankan melalui beberapa strategi:

1. Tindakan Preventif, berupa sosialisasi ke sekolah-sekolah, kampanye keselamatan lalu lintas, dan penyuluhan hukum.
2. Tindakan Represif, seperti penilangan terhadap pelanggar, penahanan kendaraan, dan teguran tertulis atau lisan.
3. Pembinaan Non-Yustisial, khusus bagi pelanggar anak-anak, dilakukan dengan memanggil orang tua ke kantor polisi dan memberikan pembinaan moral serta hukum.

Namun, berdasarkan hasil penelitian, implementasi tersebut masih bersifat parsial dan tidak kontinu. Tidak adanya pengawasan rutin, serta keterbatasan personel Satlantas menjadi kendala utama. Selain itu, seringkali pihak kepolisian mengedepankan pendekatan persuasif sehingga efek jera terhadap pelanggar anak-anak belum sepenuhnya tercapai.

Faktor-Faktor yang Menghambat Penegakan Hukum terhadap Pengendara Motor di Bawah

Umur di Kabupaten Ngawi

Beberapa faktor utama yang menghambat efektifnya implementasi hukum lalu lintas terhadap pengendara motor di bawah umur di Kabupaten Ngawi, yaitu:

1. Faktor Keluarga dan Lingkungan Sosial

Hasil wawancara menunjukkan bahwa sebagian besar orang tua secara sadar memberikan kendaraan bermotor kepada anak-anak mereka. Alasan dominannya adalah untuk memudahkan mobilitas ke sekolah atau kegiatan les. Padahal, tindakan ini jelas bertentangan dengan hukum dan dapat mengakibatkan risiko keselamatan yang tinggi.

Lingkungan sosial juga berkontribusi dalam pembentukan pola pikir bahwa "mengendarai motor adalah hal yang lumrah" bagi anak-anak usia sekolah, tanpa mempertimbangkan aspek hukum dan keselamatan.

2. Lemahnya Pengawasan dan Penegakan Hukum

Kurangnya patroli atau pengawasan rutin, terutama di lingkungan sekolah dan desa, menyebabkan pengendara motor di bawah umur merasa bebas dan tidak takut terhadap konsekuensi hukum. Selain itu, aparat penegak hukum seringkali mengedepankan pendekatan "edukatif" dan tidak melanjutkan kasus ke tahap yustisial demi alasan usia pelanggar.

3. Minimnya Kesadaran Hukum

Baik masyarakat umum maupun anak-anak sebagai pelanggar sering kali tidak memahami atau mengabaikan aspek hukum berkendara. Mereka lebih mempertimbangkan kebutuhan praktis daripada kewajiban hukum.

Analisis Yuridis terhadap Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kabupaten Ngawi

Secara normatif, implementasi UU LLAJ terhadap pengendara di bawah umur harus mengedepankan asas perlindungan hukum terhadap anak tanpa mengesampingkan kepatuhan terhadap hukum lalu lintas. Artinya, aparat penegak hukum wajib menjalankan fungsi hukum dengan tetap memperhatikan kondisi psikologis dan sosiologis pelanggar anak. Jumlah pelanggaran oleh pengendara di bawah umur mengalami fluktuasi setiap bulan. Umumnya, terjadi penurunan saat ada razia atau patroli aktif dari polisi, dan meningkat

kembali ketika pengawasan menurun. Ini menunjukkan bahwa penegakan hukum masih bersifat situasional dan belum berkelanjutan.

Efektivitas suatu peraturan perundang-undangan tidak hanya ditentukan oleh isi aturan itu sendiri, tetapi juga oleh bagaimana aturan tersebut diimplementasikan serta sejauh mana aturan tersebut dipahami dan ditaati oleh masyarakat. Dalam hal ini, teori efektivitas hukum dari Lawrence M. Friedman menjadi pendekatan yang relevan untuk menilai sejauh mana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 efektif dalam menekan pelanggaran berkendara oleh anak di bawah umur. Teori ini membagi sistem hukum menjadi tiga komponen utama, yaitu substansi hukum (*legal substance*), struktur hukum (*legal structure)*, dan budaya hukum (*legal culture*).

a. Substansi Hukum (*Legal Substance*)

Dari sisi substansi, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 telah memuat aturan yang jelas mengenai batas usia minimal pengendara kendaraan bermotor dan persyaratan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Ketentuan ini tertuang dalam Pasal 77 dan Pasal 81, yang mengharuskan setiap pengendara memiliki SIM sebagai bukti legalitas dan kemampuan mengemudi secara bertanggung jawab. Secara normatif, substansi hukum ini sudah sesuai dengan prinsip keselamatan dan tanggung jawab hukum dalam berlalu lintas.

Namun, kelemahan substansi muncul ketika dikaitkan dengan pengawasan terhadap pihak ketiga, khususnya orang tua atau wali. UU ini tidak secara eksplisit memberikan sanksi hukum kepada orang tua yang memberikan izin atau bahkan memfasilitasi anaknya yang belum cukup umur untuk mengendarai kendaraan bermotor. Kekosongan norma ini menimbulkan celah hukum yang menyulitkan penegak hukum untuk memberikan efek jera kepada orang tua yang turut berperan dalam pelanggaran lalu lintas tersebut. Oleh karena itu, meskipun substansinya sudah tegas terhadap pelaku langsung (anak di bawah umur), regulasi ini belum cukup menyentuh aspek tanggung jawab sosial dan keluarga.

b. Struktur Hukum (*Legal Structure*)

Struktur hukum mengacu pada lembaga dan aparat penegak hukum yang memiliki otoritas dalam mengimplementasikan undang-undang tersebut. Dalam konteks ini, institusi yang paling berperan adalah kepolisian, khususnya satuan lalu lintas (Satlantas). Berdasarkan hasil

wawancara dan pengamatan di lapangan, pihak kepolisian sudah menjalankan fungsinya melalui patroli, razia, dan edukasi ke sekolah-sekolah. Program seperti *Police Goes to School* merupakan salah satu bentuk nyata dari upaya preventif yang dilakukan aparat.

Namun, efektivitas struktur hukum ini masih menghadapi sejumlah kendala. Keterbatasan jumlah personel, sarana pendukung operasional, dan intensitas patroli menjadi hambatan utama dalam penegakan hukum secara merata dan berkelanjutan. Ditemukan bahwa angka pelanggaran oleh pengendara di bawah umur cenderung menurun ketika patroli dilakukan secara intensif, dan kembali meningkat saat pengawasan melemah. Hal ini menunjukkan bahwa struktur hukum masih belum mampu menjamin kepatuhan secara mandiri di tengah masyarakat, dan hukum hanya ditaati saat ada aparat.

c. Budaya Hukum (*Legal Culture*)

Budaya hukum mencerminkan sikap, nilai, dan pola pikir masyarakat terhadap hukum itu sendiri. Dalam konteks ini, budaya hukum masyarakat terhadap larangan pengendara di bawah umur masih tergolong lemah. Hasil wawancara menunjukkan bahwa baik orang tua maupun pelajar umumnya telah mengetahui aturan bahwa mengendarai sepeda motor tanpa SIM adalah pelanggaran hukum. Namun, pengetahuan tersebut belum menjadi landasan perilaku.

Banyak orang tua yang secara sadar tetap mengizinkan anaknya mengendarai sepeda motor dengan alasan kesibukan atau karena alasan praktis, seperti tidak adanya transportasi lain. Sementara itu, pelajar mengakui bahwa mereka paham akan larangan tersebut, namun tetap memilih melanggar karena dianggap lebih cepat dan efisien. Hal ini mengindikasikan bahwa hukum belum diposisikan sebagai bagian dari nilai hidup atau pedoman etika, melainkan sekadar aturan yang bisa dinegosiasikan sesuai kondisi.

Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa terdapat kesenjangan antara norma dan praktik. Norma sudah ada dan cukup kuat (UU No. 22 Tahun 2009), namun praktik di lapangan menunjukkan bahwa penegakan hukum masih lemah dan tidak konsisten. Implementasi hukum yang tidak tegas dapat menyebabkan delegitimasi hukum, di mana masyarakat tidak lagi melihat aturan hukum sebagai sesuatu yang mengikat dan wajib dipatuhi.

Dalam perspektif hukum normatif, hal ini bertentangan dengan asas kepastian hukum dan asas persamaan di hadapan hukum. Oleh karena itu, perlu adanya revitalisasi penegakan hukum dengan mengintegrasikan aspek preventif, represif, dan edukatif secara bersinergi.

Implikasi Hukum terhadap Orang Tua dan Pelanggar Anak

Dalam konteks hukum keluarga dan perlindungan anak, orang tua yang memberikan izin atau membiarkan anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor dapat dikategorikan melalaikan kewajiban hukum sebagai wali, sebagaimana diatur dalam Pasal 26 ayat (1) UU No. 35 Tahun 2014 yang menyatakan bahwa orang tua wajib melindungi anak dari ancaman yang membahayakan keselamatan jiwa.

Implikasi hukumnya dapat berupa:

1. Sanksi Administratif terhadap anak, seperti penilangan atau penahanan kendaraan.

Meskipun anak belum dapat dimintai pertanggungjawaban pidana secara penuh karena terbatas usia (di bawah 17 tahun), namun tindakan berkendara tanpa SIM tetap dianggap sebagai pelanggaran hukum lalu lintas. Hal ini dapat dikenai sanksi administratif berupa penilangan, penyitaan kendaraan, atau teguran tertulis. Penindakan ini dilakukan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Panggilan dan pembinaan terhadap orang tua, yang dapat ditindaklanjuti dengan rekomendasi ke Dinas Sosial atau instansi terkait jika ditemukan kelalaian berulang.

Dalam banyak kasus, pihak kepolisian melalui Satlantas dapat melakukan pemanggilan terhadap orang tua untuk diberikan pembinaan. Jika ditemukan kelalaian yang berulang, maka petugas dapat merekomendasikan orang tua tersebut kepada Dinas Sosial atau instansi perlindungan anak untuk mendapatkan pendampingan atau bahkan pengawasan khusus. Pendekatan ini sejalan dengan kebijakan non-penal dalam hukum pidana, yaitu upaya pembinaan tanpa melalui proses peradilan pidana.

3. Tanggung jawab perdata dan pidana, jika pengendara anak menyebabkan kecelakaan atau kerugian bagi pihak lain, orang tua dapat dituntut secara hukum karena dianggap bertanggung jawab atas tindakan anak.

Dalam kasus ketika anak yang mengemudi secara ilegal menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materiil atau korban jiwa, maka orang tua dapat dimintai pertanggungjawaban hukum secara perdata maupun pidana. Dalam konteks hukum perdata, merujuk pada Pasal 1367 KUHPerdata, disebutkan bahwa "seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya sendiri, tetapi juga atas perbuatan orang lain yang menjadi tanggungannya, termasuk anak di bawah umur."

Sementara dalam konteks pidana, orang tua dapat dijerat dengan pasal terkait kelalaian yang menyebabkan kecelakaan, bahkan bisa dijadikan sebagai pihak yang turut serta atau membiarkan tindak pidana terjadi, tergantung pada tingkat keterlibatannya. Hal ini juga selaras dengan prinsip *strict liability* dalam hukum lalu lintas, di mana pemilik kendaraan atau wali dapat dimintai pertanggungjawaban terlepas dari ada atau tidaknya unsur kesengajaan.

Dengan demikian, tindakan orang tua yang tampak sederhana, seperti memberikan motor kepada anak, sebenarnya mengandung konsekuensi hukum yang cukup berat dan berlapis. Oleh karena itu, kesadaran hukum di tingkat keluarga perlu ditingkatkan agar fungsi perlindungan terhadap anak tidak hanya menjadi wacana, tetapi diterapkan secara nyata dalam kehidupan sehari-hari. Penegakan hukum yang terintegrasi dengan pendekatan edukatif dan preventif menjadi sangat penting untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas oleh anak-anak di bawah umur.

Upaya Strategis dalam Meningkatkan Implementasi Hukum

Untuk menjembatani kesenjangan antara norma hukum yang ideal dengan realitas pelaksanaannya di masyarakat, khususnya dalam konteks pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur, dibutuhkan langkah-langkah strategis yang bersifat kolaboratif, preventif, dan edukatif. Implementasi hukum tidak hanya bertumpu pada aspek penegakan (*law enforcement*), tetapi juga pada upaya membangun kesadaran hukum *(legal awareness*) yang kuat di tengah masyarakat. Adapun strategi yang dapat dilakukan antara lain:

1. Peningkatan koordinasi antara Polres, Dinas Pendidikan, dan Pemerintah Daerah dalam menyusun program edukasi hukum berlalu lintas yang berkelanjutan.

   Salah satu langkah penting adalah memperkuat koordinasi antara Polres melalui

Satlantas, Dinas Pendidikan, dan Pemerintah Daerah dalam menyusun dan melaksanakan program edukasi hukum lalu lintas yang berkelanjutan. Program ini tidak hanya bersifat seremonial atau insidental, tetapi harus terintegrasi dalam kurikulum sekolah maupun kegiatan ekstrakurikuler. Misalnya, melalui muatan lokal pendidikan lalu lintas atau kegiatan seperti *Police Goes to School* secara rutin dan menyeluruh di semua jenjang pendidikan. Koordinasi ini juga harus memastikan bahwa kebijakan di tingkat daerah mendukung pengawasan terhadap anak-anak di bawah umur agar tidak menggunakan kendaraan bermotor secara sembarangan.

2. Penerapan sanksi yang konsisten, tidak hanya berhenti pada teguran, tetapi juga memberikan efek jera yang mendidik.

   Dalam pelaksanaan hukum, penting untuk menegakkan sanksi secara konsisten, tidak diskriminatif, dan mendidik. Sanksi yang hanya berupa teguran atau pelepasan tanpa konsekuensi nyata seringkali tidak memberikan efek jera bagi pelanggar, termasuk bagi anak-anak. Oleh karena itu, diperlukan sanksi administratif yang disertai dengan pendekatan edukatif, seperti mewajibkan pelanggar mengikuti pelatihan keselamatan lalu lintas, menghadirkan orang tua ke sekolah atau kepolisian untuk pembinaan, hingga rekomendasi ke Dinas Sosial apabila terjadi pelanggaran berulang. Penegakan hukum yang konsisten akan menumbuhkan persepsi bahwa hukum memiliki otoritas dan konsekuensi nyata jika dilanggar.

3. Perluasan kampanye kesadaran hukum di sekolah dan masyarakat umum melalui media sosial, spanduk, dan kegiatan sosialisasi langsung.

   Penyebaran informasi dan kampanye kesadaran hukum perlu diperluas tidak hanya di lingkungan sekolah, tetapi juga di masyarakat umum. Strategi ini dapat dilakukan melalui berbagai media komunikasi, baik konvensional maupun digital, seperti pemasangan spanduk dan baliho di tempat strategis, penyebaran konten edukatif melalui media sosial, serta penyuluhan langsung oleh pihak kepolisian atau tokoh masyarakat. Pendekatan ini penting karena perubahan perilaku masyarakat dalam berlalu lintas tidak cukup hanya dengan pengetahuan, tetapi harus melalui internalisasi nilai dan pembiasaan. Kampanye yang bersifat persuasif dan rutin akan lebih efektif dalam membentuk budaya tertib

berlalu lintas.

4. Peran aktif tokoh masyarakat dan guru dalam memberikan contoh dan menanamkan disiplin berlalu lintas kepada generasi muda

   Tokoh masyarakat, pemuka agama, guru, dan kepala sekolah memiliki pengaruh sosial yang besar terhadap anak-anak dan remaja. Oleh karena itu, keterlibatan mereka dalam memberikan teladan dan edukasi tentang disiplin berlalu lintas sangat penting. Guru, misalnya, dapat menyisipkan nilai-nilai keselamatan berlalu lintas dalam kegiatan belajar mengajar, sementara tokoh masyarakat dapat menggunakan forum keagamaan atau pertemuan RT/RW untuk menyampaikan pesan tertib berlalu lintas. Keteladanan dari figur yang dihormati ini akan memperkuat pesan hukum dan memudahkan internalisasi nilai-nilai tersebut ke dalam perilaku sehari-hari anak-anak.

Secara keseluruhan, implementasi hukum lalu lintas terhadap anak di bawah umur membutuhkan pendekatan yang *holistik dan terintegrasi*. Tidak cukup hanya dengan penindakan, tetapi juga dengan membangun lingkungan sosial yang mendukung kepatuhan hukum melalui edukasi, pembiasaan, dan partisipasi aktif semua elemen masyarakat. Strategi-strategi ini pada akhirnya bertujuan untuk mewujudkan budaya tertib berlalu lintas yang berkelanjutan dan berorientasi pada keselamatan semua pihak.

CONCLUSIONSAND ADVICE

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilaksanakan maka dapat disimpulkan beberapa hal diantaranya yakni :

Kewajiban hukum pengendara kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada dasarnya menekankan bahwa setiap pengendara wajib memenuhi persyaratan administratif, teknis, dan etika berkendara demi menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Persyaratan ini meliputi kewajiban memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan, membawa dokumen kendaraan yang sah berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), mematuhi rambu-rambu lalu lintas, menggunakan perlengkapan keselamatan seperti

helm atau sabuk pengaman, serta berkendara dalam kondisi penuh konsentrasi tanpa berada di bawah pengaruh alkohol maupun zat berbahaya lainnya. Kewajiban tersebut berlaku bagi seluruh pengendara tanpa terkecuali, termasuk ketentuan larangan bagi anak di bawah umur untuk mengemudi kendaraan bermotor sebagaimana tercantum dalam Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ yang mewajibkan setiap pengemudi memiliki SIM sebagai bukti legalitas dan kompetensi berkendara.

Meskipun demikian, fenomena pelajar yang mengendarai sepeda motor ke sekolah masih banyak dijumpai, terutama dipengaruhi oleh faktor internal dari diri mereka sendiri yang didorong oleh keinginan untuk mandiri, kebutuhan transportasi, maupun dorongan gaya hidup. Faktor tersebut semakin diperburuk oleh sikap permisif sebagian orang tua yang memberikan izin dengan alasan praktis, seperti keterbatasan waktu atau tidak tersedianya sarana antar-jemput. Sekolah sebagai institusi pendidikan sebenarnya telah berupaya melakukan pengawasan dan edukasi melalui peraturan internal maupun sosialisasi tentang keselamatan berkendara, namun kewenangan mereka terbatas di luar jam sekolah. Demikian pula, Satlantas berupaya melakukan pendekatan edukatif seperti program *Police Goes to School*, meskipun keterbatasan jumlah personel menjadi kendala dalam mewujudkan pengawasan yang menyeluruh dan berkelanjutan.

Dalam perspektif hukum keluarga dan perlindungan anak, tindakan orang tua yang membiarkan anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor dapat dikategorikan sebagai bentuk kelalaian terhadap kewajiban hukum sebagai wali. Hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 26 ayat (1) Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan Anak, yang mewajibkan orang tua untuk melindungi, mendidik, dan membimbing anaknya demi keselamatan dan kepentingan terbaik anak. Implikasi hukum dari pelanggaran ini tidak hanya menjerat anak sebagai pelaku yang belum memenuhi syarat legal berkendara, tetapi juga dapat menimbulkan tanggung jawab hukum bagi orang tua, baik dalam bentuk sanksi administratif, pemanggilan dan pembinaan, maupun pertanggungjawaban perdata dan pidana apabila terjadi kecelakaan lalu lintas.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa persoalan pengendara motor di bawah umur bukan semata-mata persoalan pelanggaran individu, melainkan mencerminkan

lemahnya kesadaran hukum keluarga, keterbatasan sarana transportasi, dan tantangan dalam konsistensi penegakan hukum. Oleh karena itu, strategi implementasi hukum perlu bersifat kolaboratif dan menyeluruh, dengan mengintegrasikan aspek edukasi, kampanye kesadaran hukum, dan penerapan sanksi yang konsisten. Pendekatan ini tidak hanya ditujukan untuk mencegah pelanggaran, tetapi juga untuk membentuk budaya tertib berlalu lintas sejak usia dini, sehingga dapat mewujudkan keselamatan lalu lintas yang berkelanjutan di masyarakat.

Dari simpulan yang telah penulis berikan, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah Daerah dan Kepolisian (Satlantas):

   Diperlukan peningkatan koordinasi antara Satlantas, Dinas Pendidikan, dan Pemerintah Daerah dalam menyusun program edukasi lalu lintas yang berkelanjutan, tidak hanya bersifat insidental, tetapi terintegrasi dalam kegiatan pendidikan dan masyarakat.

2. Bagi Sekolah:

   Sekolah diharapkan memperketat pengawasan terhadap siswa yang membawa kendaraan bermotor tanpa SIM, serta menjalin kerja sama aktif dengan pihak kepolisian dan orang tua dalam memberikan edukasi dan sanksi yang bersifat mendidik.

3. Bagi Orang Tua:

   Orang tua seharusnya tidak memberikan izin kepada anak di bawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor. Mereka memiliki tanggung jawab hukum dan moral untuk melindungi anak dari tindakan yang dapat membahayakan keselamatan jiwa, sebagaimana diatur dalam UU Perlindungan Anak.

REFERENSI

Adisasmita, R. (2010). *Pembangunan dan Tata Ruang*. Graha Ilmu.

Adisasmita, R. (2015). *Pembangunan Wilayah*. Graha Ilmu.

Agustina, R., & Fauzi, A. M. (2022). Pelangaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah. *Jurnal Hukum Sasana*, *8*(2).

Alan, D. (2019). *Studi Karakteristik Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur Di Kota Padang*.

Aqil, A. (2023). *Analisis Implementasi UU No. 22 terhadap Kepatuhan Pelajar, Kabupaten Banyumas*. UIN Profesor Kiai Haji Saifuddin Zuhri Purwokerto.

Badan Pusat Statistik. (2023). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas, Korban, dan Kerugian di Kabupaten Ngawi*. https://ngawikab.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTEyIzI=/jumlah-

kecelakaan-lalu-lintas--korban--dan-kerugian-di-kabupaten-ngawi.html

Badan Pusat Statistik. (2024). *Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Ngawi (Jiwa)*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Ngawi.

Dea, M., & Trisiana, A. (2020). Kampung Tertib Lalu Lintas Sejak Dini Untuk Mendukung Internalisasi Pendidikan Karakter Di Masyarakat. *Citizenship Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan*, *8*(1), 31–40.

Handayati, N., Taslim, G. L., Suryaugust, D. S., Rahmadanti, T., & Liska, M. A. (2019). *Pengangkutan On Line Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*. UNITOMO.

Hasbiansyah, O. (2016). Resistensi Budaya terhadap Implementasi UU Lalu Lintas di Pedesaan Jawa. *Jurnal Sosiohumaniora*, *18*(3), 255–262.

Kartika, S. D., Suhayati, M., Rongiyati, S., Hikmawati, P., & Latifah, M. (2020). *Reformulasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Koentjaraningrat. (2009). *Pengantar Ilmu Antropologi*. Rineka Cipta.

Nurfauziah, & Krisnani. (2021). Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Social. *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*. https://doi.org/https://doi.org/10.24198/jkrk.v3i1.31975

Pricillia, C. Y. P., Silalahi, H., & S, D. I. (2009). Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Remaja. *Tentang Comprehensive Journal Law*, *1*(2), 2023.

Republik Indonesia. (2002). *Undang-Undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*.

Sholihah, I. (2016). Menyoroti Maraknya Pengendara Motor di Bawah Umur. *Jurnal Rechts Vinding*.

Soekanto, S. (2013). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Rajawali Pers.

Soimun, A., Leliana, A., Ulmi, E. I., Ziantono, D. H., & Widyastuti, H. (2020). Analisis Pemahaman Pelajar Pada Rambu Lalu Lintas. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, *1*(2), 91–100.

Sugiyono. (2022). *Buku Metode Penelitian Kualitatif*. CV. Syakir Media Press.

Suwarni. (2010). *Reformasi Kepolisian : Studi Atas Budaya Organisasi Dan Pola Komunikasi*. UII Press.

Trisasongko, D. (2018). Faktor Pendorong Penggunaan Sepeda Motor oleh Pelajar di Bawah Umur di Jawa Timur. *Jurnal Keselamatan Transportasi*, *3*(1).

Wahab, S. . (2021). *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Bumi Aksara.

Widodo, J. (2018). Konsistensi Penegakan Hukum Lalu Lintas oleh Kepolisian di Indonesia. *Jurnal Keamanan dan Ketertiban Masyarakat*, *9*(1).