

PENEGAKAN HUKUM ATAS PENGGUNAAN LAMPU ISYARAT DAN SIRENE PADA KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN RAYA

LAW ENFORCEMENT OF THE USE OF TERMS AND LIGHTS SIRENE ON MOTOR VEHICLES

Denico Doly

(Pusat Penelitian Sekretariat Jenderal DPR RI
Ged. Nusantara I, lantai 2, Jalan Gatot Subroto, Jakarta
e-mail: nico_tobing@yahoo.com)

Naskah diterima: 11 November 2020, direvisi: 10 Desember 2020,
disetujui: 15 Desember 2020

Abstract

The misuse of signal lights and sirens in motorized vehicles is very disturbing to society today. Many official vehicles and private vehicles use signal lights and sirens in their vehicles even though they do not have the right to use them. In addition, users of signal lights and sirens without rights often ask to be given the primary right to use the road, which is becoming very troubling for road users who have the same rights as citizens to use the road. The problems in this paper are how to regulate the use of signal lights and sirens in motorized vehicles and how to enforce the law on unauthorized users of signal lights and sirens on motorized vehicles. This paper aims to provide knowledge in the field of law and provide input to legislators. Regulations for the use of signal lights and sirens are regulated in Article 59 of the LLAJ Law. Those who have the right to use signal lights and sirens are: police vehicles; detention vehicles; TNI escorts; fire engines; ambulances; red cross vehicles; hearses; toll road patrol vehicles; traffic monitoring and infrastructure vehicles; public facility maintenance and cleaning vehicles; cranes; and transportation for particular items. Factors that influence law enforcement on signal lights and sirens are legal, law enforcers, and society. The principle of equality before the law is the main principle in law enforcement, so anyone can be sanctioned if they violate the laws and regulations.

Keywords: *law enforcement; signal lights; sirens; equality before the law*

Abstrak

Aturan penggunaan lampu isyarat dan sirene diatur dalam Pasal 59 UU LLAJ yaitu untuk mobil polisi, kendaraan tahanan, pengawalan TNI, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, mobil jenazah, kendaraan patrol jalan tol, pengawasan sarana dan prasarana lalu lintas, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, derek kendaraan, serta angkutan barang khusus. Dalam praktek di lapangan ternyata terjadi penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor menjadi sangat meresahkan masyarakat saat ini. Pengguna kendaraan dinas dan juga kendaraan pribadi banyak yang tanpa hak menggunakan lampu isyarat dan sirene di kendaraannya. Selain itu, pengguna atas lampu isyarat dan sirene tanpa hak ini juga seringkali meminta untuk diberikan hak utama dalam penggunaan jalan. Hal ini menjadi sangat meresahkan bagi para pengguna jalan yang memiliki hak yang sama sebagai warga negara untuk menggunakan jalan. Permasalahan dalam tulisan ini, yaitu tentang pengaturan dalam peraturan perundang-undangan tentang penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor tertentu dan penegakan hukum atas penyalahgunaan penggunaan lampu isyarat dan sirene tersebut. Tulisan ini diharapkan juga dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman kepada setiap orang terhadap penggunaan lampu isyarat dan sirene serta dapat memberikan masukan kepada pemerintah sebagai pihak pembuat regulasi. Faktor yang memengaruhi penegakan hukum terhadap penggunaan lampu isyarat dan sirene yaitu tentang penegakan hukum yang seharusnya dilakukan oleh polisi jalan raya untuk menegakkan hukum terhadap penyalahgunaan ketentuan Pasal 59 UULAJ. Polisi jalan raya sebagai penegak hukum berkewajiban untuk memberikan sanksi terhadap siapapun yang melanggar ketentuan Pasal 59 UULAJ, karena setiap orang sama di depan hukum (*the equality before the law*).

Kata Kunci: *penegakan hukum; lampu isyarat; sirene; kesamaan di hadapan hukum*

PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) merupakan dasar hukum bagi pengendara

kendaraan bermotor dalam berlalu lintas. Pasal 1 angka 2 menentukan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Hal ini mengartikan bahwa lalu lintas

terjadi ketika ada gerakan dari sebuah kendaraan dan orang pada sebuah jalan. Berdasarkan hal tersebut, terdapat sebuah kendaraan atau orang yang berada pada ruang jalan dan bergerak, sehingga sudah selayaknya untuk mematuhi aturan yang berlaku yaitu aturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.

Adapun salah satu dasar pertimbangan diundangkan UU LLAJ sebagaimana ditentukan dalam konsideran menimbang, yaitu lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD Tahun 1945). Selain itu, lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan, dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Berdasarkan konsideran menimbang tersebut, salah satu landasan filosofis dari UU LLAJ, yaitu untuk mendukung adanya pembangunan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan agar menggerakkan perekonomian nasional sehingga terciptanya kesejahteraan masyarakat. Pembangunan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan memang perlu didukung dengan aturan atau landasan hukum terkait dengan hal tersebut, karena pembangunan lalu lintas dan angkutan jalan menjadi ujung tombak dari segala jenis pergerakan manusia, sehingga dapat mewujudkan tujuan berbangsa dan bernegara. Selain itu, keberadaan UU LLAJ juga diharapkan terwujudnya lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, tertib, dan lancar. Kelancaran berlalu lintas menjadi dambaan dari setiap pengguna jalan, dalam pengertian selama berlalu lintas tidak dihadapkan pada hambatan-hambatan, baik berupa kepadatan lalu lintas yang mengarah pada kemacetan maupun kondisi ketidaklayakan fungsi jalan.¹

¹ Nurhasan Ismail, "Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas", *Journal of Indonesia Road Safety*, Volume 1 Nomor 1, April 2018, hlm 17 - 18.

Tulisan ini mengulas bagaimana penegakan hukum atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor. Hal ini menjadi penting, karena pengguna kendaraan bermotor, baik kendaraan dinas maupun kendaraan masyarakat sipil, belum tentu memiliki hak untuk menggunakan lampu isyarat dan sirene, serta hak utama dalam penggunaan jalan. Penggunaan kendaraan dinas yang diberikan kepada para pejabat negara dan pejabat pemerintahan memiliki aturan secara khusus mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene. Penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor juga menjadi banyak perhatian negatif masyarakat, karena seringkali pengguna lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor justru bukan digunakan pada kendaraan yang mempunyai hak atas penggunaan tersebut.

Keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas merupakan hak bagi Warga Negara Indonesia untuk mendapatkan fasilitas umum yang layak, yang salah satunya yaitu jalan.² Hak atas warga negara ini dimaksudkan agar setiap orang dapat menikmati fasilitas umum, seperti jalan yang telah dibangun dan dikelola oleh negara. Selain hak atas warga negara untuk mendapatkan fasilitas umum, warga negara tersebut juga wajib untuk menjaga dan tertib dalam menggunakan fasilitas umum. Untuk penggunaan jalan ini, setiap orang wajib untuk mematuhi atas ketentuan yang tertuang dalam UU LLAJ.

Pasal 105 UU LLAJ tertulis bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib: a. berperilaku tertib; dan/atau b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Amanat yang tertuang dalam Pasal 105 UU LLAJ tersebut jelas, bahwa setiap orang wajib untuk berlaku tertib dan ikut serta dalam menjaga atas jalan yang sudah dibangun oleh negara. Implementasi atas Pasal 105 UU LLAJ sampai dengan saat ini belum dapat dijalankan dengan baik oleh masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari angka kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu

² Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas pelayanan umum yang layak sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 34 ayat (3) UUD NRI tahun 1945.

Tabel 1. Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2015 - 2019

Kecelakaan	Tahun				
	2015	2016	2017	2018	2019
Jumlah Kecelakaan	96.233	106.644	104.327	109.215	107.500
Korban Meninggal	24.275	31.262	30.694	29.472	23.530

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2019

lintas sebagaimana dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2015–2019 menunjukkan angka kecelakaan di Indonesia cukup tinggi.³

Berdasarkan Tabel 1 di atas bahwa angka jumlah kecelakaan di Indonesia dari tahun ke tahun semakin meningkat. Hal ini juga berpengaruh kepada kerugian materi yang diderita cukup besar. Kerugian ini tidak hanya diderita oleh korban kecelakaan saja, akan tetapi juga diderita oleh negara yang harus melakukan berbagai perbaikan yang diakibatkan dari kecelakaan tersebut. Hal ini membuktikan bahwa penerapan hukum atas Pasal 105 UU LLAJ masih belum dapat diimplementasikan dengan baik di masyarakat.

Fadilah Andy Nastiti⁴ mengatakan bahwa salah satu penyebab kematian di dunia disebabkan kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2018, *World Health Organization* (WHO) memublikasikan sebuah laporan yakni *The Global Report on Road Safety* yang di dalamnya menyatakan sekitar 1,35 juta orang di dunia meninggal dunia pada tahun 2013 akibat kecelakaan lalu lintas di jalan.⁵ Hal ini meyakini bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyumbang terbesar kematian seseorang. Selain itu, dalam laporan tersebut juga dinyatakan bahwa 80 persen kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah yang juga merupakan negara penyumbang 59 persen kendaraan di dunia.⁶ Menurut *The Global Report on*

Road Safety 2015, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda dunia berusia 5–29 tahun.⁷

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia (Polri), rata-rata 3 (tiga) orang meninggal dunia setiap jam di Indonesia yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas. Adapun penyebab kecelakaan disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61 persen disebabkan oleh faktor manusia, 9 persen disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan), dan 30 persen disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.⁸ Berdasarkan data tersebut, dapat dikatakan bahwa faktor manusia merupakan faktor paling besar yang memengaruhi tingkat kecelakaan di Indonesia. Adapun penyebab yang diakibatkan oleh manusia tersebut bisa berasal dari ketidakpatuhan atas peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai lalu lintas. Hal tersebut bisa dari pengemudi yang lelah mengemudi (mengantuk), menggunakan *handphone*, teralihkan pandangan pengemudi, tidak konsentrasi, dan lain sebagainya.

Penghormatan, kesadaran, dan kepatuhan akan rambu lalu lintas merupakan salah satu upaya dalam rangka meminimalisasi kecelakaan lalu lintas. Adanya aturan atau rambu lalu lintas merupakan langkah yang diberikan oleh pemerintah dan penegak hukum untuk menghindari atau mengurangi angka kecelakaan. Penggunaan lalu lintas diatur sedemikian rupa dengan peraturan perundang-undangan, antara lain, mengatur mengenai arah lalu lintas, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas, dan pengendalian arus di persimpangan.⁹ Aturan mengenai tata

³ BPS, "Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2018", 2019, (online), (<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134>, diakses tanggal 1 Oktober 2020).

⁴ Fadilah Andy Nastiti, "Hubungan Antara Kepemilikan Sim C dan Keikutsertaan Dalam Tes Pembuatan Sim Dengan Pengetahuan Berkendara Dan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Sidoarjo", *The Indonesian Journal of Public Health*, Vol. 12 No. 2, Desember 2017: 167-178, hal. 168.

⁵ WHO, *Global Status Report in Road Safety 2018*, Switzerland: WHO, 2018, hlm. 6.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ Marroli, "Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan", 2017, (online), (https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr, diakses 9 Oktober 2020).

⁹ Andrea R. Sumampow, "Penegakan Hukum dalam

cara berlalu lintas ini merupakan keinginan dari pembentuk peraturan perundang-undangan agar terciptanya penghormatan, kesadaran, dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Namun, sampai saat ini, penghormatan, kesadaran, dan kepatuhan akan aturan dan rambu lalu lintas ini hanya sebatas retorika saja.

Masyarakat seringkali abai atau acuh terhadap aturan lalu lintas di jalan raya dan jalan bebas hambatan. Salah satu penyebab masyarakat abai terhadap aturan lalu lintas, yaitu mengikuti orang yang seharusnya menjadi panutan dalam kehidupan bermasyarakat, seperti para pejabat negara atau pejabat pemerintahan. Pengguna kendaraan dinas oleh pejabat negara atau pejabat pemerintahan merupakan seseorang yang menjadi panturan dalam mengedepankan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan khususnya mengenai lalu lintas. Namun, seringkali oknum pengguna kendaraan dinas seringkali justru dengan sengaja melanggar aturan lalu lintas.

Pejabat pemerintahan dan pejabat negara mendapatkan fasilitas untuk menggunakan kendaraan dinas, yang dipergunakan untuk kegiatan kedinasannya. Akan tetapi, pada saat pelaksanaan kegiatan dinas atau bukan, seringkali mobil dinas tersebut justru abai terhadap aturan lalu lintas yang ada. Sebagai salah contoh berbagai mobil dinas yang menerobos melintas saat *Car Free Day* (CFD), atau mobil yang dipergunakan oleh pejabat negara melawan arah, mobil polisi yang masuk jalur *busway*, kendaraan dinas yang lewat bahu jalan atau menerobos antrian pintu tol.¹⁰ Berbagai kasus tersebut merupakan sedikit contoh yang seharusnya pejabat negara atau pejabat pemerintahan menerapkan aturan dan mematuhi aturan tersebut. Namun, dikarenakan adanya arogansi dari oknum pejabat negara dan pejabat pemerintahan tersebut, dikesampingkannya segala macam aturan. Hal ini seringkali mengakibatkan para pejabat negara maupun pejabat pemerintahan yang mendapatkan mobil

dinas tersebut memperoleh cacian atau cercaan dari masyarakat. Perilaku tidak disiplin atau tidak patuh terhadap peraturan perundang-undangan ini seringkali diikuti oleh masyarakat dan dapat membahayakan masyarakat.

Selain terjadinya dugaan pelanggaran atas ketentuan lalu lintas, salah satu yang cukup meresahkan masyarakat saat ini, yaitu penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor. Lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor saat ini tidak hanya dipergunakan oleh kendaraan bermotor, seperti mobil dinas polisi, ambulans, mobil jenazah, dan pemadam kebakaran saja. Hal ini dikarenakan penggunaan atas lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor marak dilakukan, baik oleh para pengguna kendaraan dinas maupun kendaraan masyarakat sipil. Penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor ini beralasan untuk bergaya atau untuk menghindari kemacetan semata.¹¹ Hal ini menjadi ironi tersendiri, karena masyarakat justru semakin banyak dirugikan oleh kendaraan yang menggunakan lampu isyarat dan sirene. Penggunaan lampu isyarat dan sirene untuk menghindari kemacetan tersebut seringkali dilakukan dengan ugal-ugalan. Hal ini justru dapat membahayakan para pengendara lain yang berada pada sekitarnya. Pada tahun 2017, Polri telah melaksanakan razia lampu isyarat dan sirene pada kendaraan yang tidak memiliki hak. Razia tersebut menghasilkan 273 pengendaraan kendaraan bermotor ditilang.¹²

Penggunaan atas lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor dilakukan bukan hanya oleh masyarakat saja, melainkan dilakukan juga oleh pengguna kendaraan dinas. Seringkali, kendaraan dinas terlihat menggunakan lampu isyarat dan sirene pada kendaraannya. Hal ini juga menjadi pertanyaan tersendiri mengenai hak seluruh kendaraan dinas untuk menggunakan lampu isyarat dan sirene. Ini menjadi menarik

Mewujudkan Ketaatan Berlalu Lintas”, Jurnal *Lex Crimen*, Volume II Nomor 7 November 2013, hlm 64.

¹⁰ Muhammad Hasits, “Memalukan, ini daftar mobil pejabat yang melanggar lalu lintas”, 2015, (*online*), (<https://www.merdeka.com/peristiwa/memalukan-ini-daftar-mobil-pejabat-yang-melanggar-lalu-lintas.html>, diakses 9 Oktober 2020).

¹¹ Setyo Adi Nugroho, “Alasan Memasang Aksesori Strobo dan Rotator”, 2017, (*online*), (<https://otomotif.kompas.com/read/2017/10/18/122200715/alasan-memasang-aksesori-strobo-dan-rotator>, diakses 11 Oktober 2020).

¹² Stanly Ravel, “Pelanggar strobo dan Sirene Terbanyak dari Jakarta Pusat”, 2017, (*online*), (<https://otomotif.kompas.com/read/2017/10/23/080200415/pelanggar-strobo-dan-sirene-terbanyak-dari-jakarta-pusat>, diakses 9 Oktober 2020).

untuk diperhatikan mengenai bagaimana keabsahan penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor.

Penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor yang tidak berhak menjadi sangat meresahkan masyarakat. Kesewenangan pengendara kendaraan bermotor yang menggunakan lampu isyarat dan sirene menjadi salah satu pemicu terjadinya ketidakpercayaan masyarakat terhadap pemerintah (*distrust*). Masyarakat akan menjadi semakin apatis terhadap pemerintah dikarenakan adanya sebuah kesewenang-wenangan dalam menggunakan kendaraan bermotor saat berlalu lintas. Penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor juga menimbulkan kecemburuan masyarakat, karena seringkali pengguna lampu isyarat dan sirene justru meminta hak utama untuk diberikan jalan pada saat berada di jalanan. Fenomena atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor dapat dikatakan bukan tanpa sebab. Hal ini disebabkan banyak kendaraan dinas yang digunakan oleh pejabat negara dan pejabat pemerintahan yang justru menggunakan lampu isyarat dan sirene pada kendaraannya. Kemudian, perbuatan tersebut diikuti oleh masyarakat untuk memasang lampu isyarat dan sirene pada kendaraannya. Fenomena penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor menjadi menarik untuk diulas, karena banyak masyarakat yang belum mengetahui bagaimana aturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor. Berdasarkan hal tersebut, permasalahan dalam tulisan ini yaitu:

1. Bagaimana penerapan penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor selama ini?; dan
2. Bagaimana penegakan hukum yang dilakukan oleh polisi jalan raya terhadap dugaan pelanggaran pengguna lampu isyarat dan sirene tanpa hak pada kendaraan bermotor tertentu?

Tulisan ini bertujuan untuk mengetahui penerapan dan penegakan hukum atas pengaturan penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor dan mengetahui penegakan hukum pengguna lampu isyarat dan sirene tanpa

hak pada kendaraan bermotor. Adapun kegunaan tulisan ini, yaitu untuk menambah khasanah di bidang hukum, memberikan pengetahuan kepada para pembaca, memberi masukan kepada pembentuk peraturan perundang-undangan, serta penegak hukum dalam membentuk aturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan mengimplementasikan aturan tersebut.

METODE PENELITIAN

Tulisan ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.¹³ Adapun sumber hukum yang digunakan dalam penelitian ini merupakan bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder berupa buku, artikel, majalah dan lain sebagainya. Selain itu, tulisan ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirene pada Kendaraan Bermotor

UU LLAJ merupakan hukum yang mengatur kegiatan berlalu lintas bagi seluruh masyarakat yang ada di Indonesia. Pengguna jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor, wajib untuk menghormati, mematuhi, dan melaksanakan hukum dalam berlalu lintas. Hal ini dilakukan agar setiap pengguna jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor dapat dengan aman dan nyaman menggunakan jalan. Adapun setiap pengguna jalan wajib untuk memenuhi aturan yang berlaku dalam UU LLAJ, kecuali pengguna jalan tersebut diberikan kekhususan oleh UU LLAJ.

Hak dan kewajiban sebagaimana diatur dalam UU LLAJ tersebut mengikat umum semua pengguna jalan. Namun, seringkali dijumpai dugaan pelanggaran atas penggunaan lalu lintas bukan hanya dilakukan oleh masyarakat sipil saja. Dugaan pelanggaran atas lalu lintas seringkali dilakukan oleh para pengguna

¹³ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013, hlm. 13.

kendaraan dinas, baik itu yang dilakukan oleh pejabat negara maupun pejabat pemerintahan. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna kendaraan dinas seringkali ditemui di jalan raya oleh masyarakat. Hal ini tentu saja membawa dampak pada terjadinya keresahaan di masyarakat. Masyarakat seringkali merasa kecewa kepada para pengguna kendaraan dinas yang banyak melakukan pelanggaran lalu lintas di jalan raya.

Bagir Manan mengategorikan 3 (tiga) jenis lembaga negara yang dilihat berdasarkan fungsinya, yakni:¹⁴

- a. Lembaga Negara yang menjalankan fungsi negara secara langsung atau bertindak untuk dan atas nama negara, seperti Lembaga Kepresidenan, DPR, dan Lembaga Kekuasaan Kehakiman. Lembaga-lembaga yang menjalankan fungsi ini disebut alat kelengkapan negara.
- b. Lembaga Negara yang menjalankan fungsi administrasi negara dan tidak bertindak untuk dan atas nama negara. Artinya, lembaga ini hanya menjalankan tugas administratif yang tidak bersifat ketatanegaraan. Lembaga yang menjalankan fungsi ini disebut sebagai lembaga administratif.
- c. Lembaga Negara penunjang atau badan penunjang yang berfungsi untuk menunjang fungsi alat kelengkapan negara. Lembaga ini disebut sebagai *auxiliary organ/agency*.

Berdasarkan kategorisasi yang disebutkan oleh Bagir Manan tersebut, dapat dikatakan bahwa pejabat negara merupakan pejabat yang bekerja pada lembaga negara dan merupakan alat kelengkapan negara beserta derivatifnya berupa lembaga negara pendukung. Contoh pejabat negara, yaitu Anggota DPR RI, Presiden, dan Hakim. Pejabat ini tersebut menjalankan fungsinya untuk dan atas nama negara. Adapun pejabat pemerintahan merupakan pejabat bekerja pada lingkungan lembaga yang menjalankan fungsi administratif atau disebut sebagai pejabat administrasi negara, seperti

menteri-menteri sebagai pembantu Presiden, beserta aparatur pemerintahan lainnya di lingkungan eksekutif. Oleh karena itu, selain yang dikatakan tersebut, maka tidak dapat dikatakan sebagai pejabat negara atau pejabat pemerintahan.

Seperi diketahui bahwa penyelenggaraan pemerintahan negara dan pemerintahan daerah yang efektif dan efisien sangat membutuhkan tersedianya sarana dan prasarana yang memadai yang dikelola dengan baik dan efisien, sejalan dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, bahwa Menteri Keuangan sebagai pembantu Presiden dalam bidang Keuangan Negara bertindak sebagai *Chief Financial Officer* (CFO) Pemerintah Republik Indonesia yang berwenang dan bertanggung jawab atas pengelolaan aset dan kewajiban negara secara nasional.¹⁵ Untuk sarana dan prasarana menjalankan tugas dan wewenangnya, seorang pejabat negara dan pejabat pemerintahan (ASN) diberikan sarana kendaraan dinas yang dapat dipergunakan untuk tugas kedinasannya. Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 577/KM.6/2017 tentang Modul Perencanaan Kebutuhan Barang Milik Negara untuk Penyusunan Rencana Kebutuhan Barang Milik Negara Berupa Alat Angkutan Darat Bermotor Dinas Operasional Jabatan di Dalam Negeri, seorang pejabat negara dan pejabat pemerintahan mendapatkan kendaraan dinas dengan spesifikasi sebagai berikut:

¹⁴ Tri Jata Ayu Pramesti, "Perbedaan Lembaga Negara dan Alat Negara", 2015, (online), (<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt55f97e4ed1e36/perbedaan-lembaga-negara-dan-alat-negara>, diakses tanggal 5 November 2020).

¹⁵ Apnes Perlindungan Zaro Hura, "Aspek Hukum Pemberian Izin Penggunaan Kendaraan Dinas Dilingkungan Sekretariat Daerah Kabupaten Nias Dikaitkan Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah", dalam *USU Law Journal*, Vol.5. No.1 Januari 2017, hlm. 9-17

Tabel 2. Klasifikasi kendaraan dinas

Kualifikasi	Tingkat Jabatan	Standar Kebutuhan (Jumlah Maksimum)	Standar Barang (Jenis/Kapasitas Mesin/Jumlah Silinder)
A1	Menteri dan yang setingkat	2	Sedan/3.500 cc/6 silinder dan/atau SUV/3.500 cc/6 silinder
A2	Wakil Menteri dan yang setingkat	1	Sedan/3.500 cc/6 silinder atau SUV/3.500 cc/6 silinder
B	Eselon Ia dan yang setingkat	1	Sedan/2.500 cc/4 silinder atau SUV/3.000 cc/4 silinder
C	Eselon Ib dan yang setingkat	1	Sedan/2.000 cc/4 silinder
D	Eselon IIa dan yang setingkat	1	SUV/2.500 cc/4 silinder
E	Eselon IIb dan yang setingkat	1	SUV/2.000 cc/4 silinder
F	Eselon III dan yang setingkat yang berkedudukan sebagai kepala kantor	1	MPV/2.000 cc bensin/4 silinder atau MPV/2.500 cc diesel/4 silinder
G1	Eselon IV dan yang setingkat yang berkedudukan sebagai kepala kantor dengan wilayah kerja minimal 1 (satu) kabupaten/kota	1	MPV/1.500 cc/4 Silinder
G2	Eselon IV dan yang setingkat yang berkedudukan sebagai kepala kantor dengan wilayah kerja kurang dari 1 (satu) kabupaten/kota	1	Sepeda Motor/225 cc/ 1 silinder

Sumber: Keputusan Menteri Keuangan Nomor 577/KM.6/2017

Berdasarkan tabel tersebut, dapat dikatakan bahwa pejabat negara atau pejabat pemerintahan mendapatkan kendaraan dinas untuk melaksanakan fungsi dan tugasnya secara baik. Untuk memberikan kebebasan memilih kendaraan dinas yang dapat dipergunakan oleh pejabat negara dan pejabat pemerintahan tersebut, merek dan jenis mobil diserahkan kepada masing-masing institusi asalkan spesifikasinya sesuai dengan tabel tersebut. Penggunaan atas kendaraan dinas merupakan hak dari setiap pejabat negara

dan pejabat pemerintahan yang bekerja untuk negara.

Pemberian atas penggunaan kendaraan dinas tersebut juga diikuti dengan berbagai keistimewaan berupa kendaraan dinas tersebut diberikan 2 (dua) plat nomor kendaraan, yaitu plat berwarna merah dan plat kendaraan berwarna hitam dengan kode khusus. Plat dengan kode khusus ini seringkali ditemui di DKI Jakarta, dengan plat nomor kendaraan dinas tersebut berupa "B **** RFS", "B **** RFD", dan lain-lain. Plat nomor tersebut

dikhususkan untuk kendaraan dinas pejabat dan bukan untuk kepentingan warga sipil.¹⁶ Adapun beberapa kode ini diketahui memiliki arti khusus sebagai berikut:¹⁷

- a. RFS : Reformasi Sekretariat Negara
- b. RFP : Reformasi Polisi
- c. RFD : Reformasi Darat
- d. RFL : Reformasi Laut
- e. RFU : Reformasi Udara

Berdasarkan hal tersebut, dapat diartikan bahwa setiap kendaraan yang memiliki kode plat nomor kendaraan yang diawali dengan huruf RF tersebut merupakan kendaraan dinas yang dimiliki oleh pejabat negara atau pejabat pemerintahan.

Pengguna kendaraan dinas yang memiliki plat kendaraan dengan kode khusus ini sering kali terlihat menggunakan perlengkapan khusus pada kendaraannya berupa sirene dan lampu isyarat berwarna biru. Penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan seringkali ditemui pada saat terjadinya kemacetan, dan para pengguna kendaraan dinas tersebut membunyikan atau menyalakan lampu isyarat dan sirene tersebut untuk menghindari kemacetan semata. Penggunaan lampu isyarat dan sirene ini seringkali mengganggu kenyamanan dan keamanan bagi para pengguna kendaraan lainnya, dikarenakan seringkali pengguna lampu isyarat dan sirene meminta diberikan hak untuk jalan terlebih dahulu. UU LLAJ pada dasarnya mengatur mengenai penggunaan sirene dan lampu isyarat pada kendaraan. Adapun Pasal 59 UU LLAJ mengatakan bahwa untuk kepentingan tertentu, kendaraan bermotor dapat dilengkapi dengan lampu isyarat dan/atau sirene. Lampu isyarat terdiri atas warna merah, biru, dan kuning. Lampu isyarat warna merah atau biru serta sirene berfungsi sebagai tanda kendaraan bermotor yang memiliki hak utama. Lampu isyarat warna kuning berfungsi sebagai tanda peringatan kepada pengguna jalan lain. Penggunaan lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan untuk

kendaraan bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk kendaraan bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, dan jenazah. lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk kendaraan bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek kendaraan, dan angkutan barang khusus.

Aturan terkait dengan penggunaan lampu isyarat warna merah atau biru serta sirene memiliki keistimewaan dalam menggunakan jalan. Adapun keistimewaan tersebut yaitu untuk diberikan hak utama dalam menggunakan jalan, sehingga seseorang yang menggunakan kendaraan bermotor dengan lampu isyarat warna merah dan biru serta sirene harus diberikan jalan oleh pengguna jalan lain. Selain itu, pengguna hak utama jalan juga diatur dalam Pasal 134 UU LLAJ tertulis bahwa pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut:

- a. kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
- b. ambulans yang mengangkut orang sakit;
- c. kendaraan untuk memberikan pertolongan pada Kecelakaan Lalu Lintas;
- d. kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
- e. kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
- f. iring-iringan pengantar jenazah; dan
- g. konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pengaturan mengenai penggunaan lampu isyarat warna biru dan sirene sudah diatur dalam UU LLAJ. Akan tetapi pada tataran penerapan hukum, penggunaan lampu isyarat warna biru dan sirene ditemukan bukan pada kendaraan yang digunakan oleh petugas kepolisian, akan tetapi ditemukan pada kendaraan masyarakat sipil atau pada mobil kendaraan dinas yang digunakan oleh seorang pegawai pemerintahan. Hal ini

¹⁶ Wartakota, "Ini arti nomor plat kendaraan pejabat negara termasuk presiden, Menteri dan polisi", 2019, (online), (<https://wartakota.tribunnews.com/2019/06/10/ini-arti-nomor-plat-kendaraan-pejabat-negara-termasuk-presiden-menteri-dan-polisi>, diakses 10 Oktober 2020).

¹⁷ *Ibid.*

kemudian yang membuat masyarakat semakin resah dengan keberadaan kendaraan yang tidak memiliki hak utama untuk diberikan jalan. Hal ini tentu saja melanggar dengan ketentuan yang tertuang dalam Pasal 134 UU LLAJ. Pelanggaran hukum atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan yang bukan pada objeknya juga dikenakan sanksi pidana. Adapun hal ini diatur dalam Pasal 287 ayat (4) UU LLAJ yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Aturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene sudah diatur dalam UU LLAJ, aturan tersebut juga sudah diikuti dengan sanksi pidana yang dikenakan kepada seseorang yang melanggar aturan. Akan tetapi sampai dengan saat ini, aturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene ini seakan tidak implementatif. Hal ini dikarenakan seringkali justru pelanggar atas ketentuan tersebut yaitu orang yang bekerja pada wilayah lembaga negara. Kendaraan dinas yang diperuntukkan bagi pejabat pemerintahan seringkali ditemui menggunakan lampu isyarat berwarna biru dan menggunakan sirene. Selain itu, penggunaan atas lampu isyarat berwarna biru serta sirene ini seringkali justru digunakan bukan untuk kepentingan dinas.

Pengguna lampu isyarat warna biru dan sirene yang diatur dalam Pasal 59 UU LLAJ sudah jelas bahwa penggunaannya hanya kendaraan bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Berdasarkan pasal ini, dapat dikatakan bahwa kendaraan bermotor yang menggunakan lampu isyarat warna biru dan sirene tetapi kepemilikannya dan penggunaannya untuk kepentingan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan pelanggar hukum yang dapat dikenakan sanksi sebagaimana disebutkan dalam Pasal 287 ayat (4). Pelanggaran atas penggunaan kendaraan dinas yang menggunakan lampu isyarat berwarna biru

dan sirene merupakan bentuk pelanggaran yang seringkali justru diabaikan oleh para penegak hukum. Penegak hukum yaitu Kepolisian Republik Indonesia khususnya polisi jalan raya seringkali membiarkan adanya pelanggaran tersebut. Hal ini yang menyebabkan masyarakat pengguna jalan raya yang justru mengikuti perilaku negatif dari oknum pengguna kendaraan dinas.

Dugaan pelanggaran atas penggunaan kendaraan dinas bukan sampai pada penggunaan lampu isyarat warna biru dan sirene saja, akan tetapi penggunaan atas lampu isyarat dan sirene tersebut digunakan untuk meminta kepada pengguna jalan lain untuk diberikan hak utama untuk didahulukan. Hak utama untuk didahulukan sudah diatur dalam Pasal 134 UU LLAJ, oleh karena itu, selain ketentuan yang terdapat dalam Pasal 134 UU LLAJ tersebut, tidak patut untuk diberikan hak utama. Akan tetapi, pada tataran implementasinya justru seringkali kendaraan dinas meminta hak untuk diutamakan dan meminta untuk didahulukan.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna kendaraan dinas menjadi sebuah budaya negatif yang dilakukan oleh para pejabat pemerintahan yang bekerja sebagai seorang ASN. Sebagai seorang ASN, tentu saja memiliki kode etik yang harus ditaati dan dilaksanakan sebaik mungkin. Hal ini dikarenakan, ASN memiliki kedudukan sebagai aparatur negara, abdi negara, dan abdi masyarakat yang penuh kesetiaan dan ketaatan kepada Pancasila, UUD Tahun 1945, negara, dan pemerintah serta bersatu padu, dan sadar akan tanggung jawabnya untuk menyelenggarakan tugas pemerintahan dan pembangunan.¹⁸ Pasal 3 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2010 tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil mengatakan bahwa setiap PNS wajib untuk mentaati segala ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal ini memberikan arti bahwa setiap PNS tidak terlepas dari segala peraturan perundang-undangan. PNS wajib untuk mentaati hukum sebagaimana masyarakat pada mestinya. Apabila menilik lebih jauh pada ketentuan konstitusi,

¹⁸ Riawan Tjandra, *Hukum Sarana Pemerintahan*, Yogyakarta: Universitas Atmajaya, 2013, hlm. 173

yang menyatakan bahwa setiap warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.¹⁹ Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan bahwa setiap orang wajib hukumnya untuk mentaati dan mematuhi segala peraturan perundang-undangan kecuali orang tersebut diberikan pengecualian oleh undang-undang.

Asas persamaan kedudukan di dalam hukum (*equality before the law*) sebagaimana tertuang dalam Pasal 27 ayat (1) UUD 1945, mempunyai makna bahwa setiap orang siapapun dia mempunyai kedudukan yang sama dan sederajat di dalam hukum dan pemerintahan. Oleh karena itu, memberikan penekanan kepada negara untuk memperlakukan semua orang secara adil. Artinya tidak seorangpun dapat dipaksa melawan kemauan orang lain baik dengan cara ancaman, desakan maupun dengan sikap politis.²⁰ Selain Pasal 27 ayat (1) kedudukan sama di hadapan hukum juga diatur dalam Pasal 28 D UUD Tahun 1945 yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”. Amanat konstitusi sebagaimana disebut dalam pasal 28 D (1) dan pasal 27 (1) terkait dengan kedudukan yang sama di depan hukum mengartikan bahwa adanya penegakan hukum yang tidak boleh tebang pilih. Setiap orang akan mendapatkan sanksi jika melakukan pelanggaran hukum.

Persamaan di hadapan hukum atau *equality before the law* merupakan salah satu asas terpenting dalam hukum modern.²¹ Konsepsi pemikiran *equality before the law* menginginkan perlakuan yang sama tanpa ada pengecualian, termasuk bagi kelompok rentan.²² Prof. Ramly Hutabarat

mengatakan bahwa *equality before the law* menurut UUD 1945, merupakan suatu mata rantai antara hak dan kewajiban yang harus berfungsi menurut kedudukannya masing-masing. Oleh karena itu, kesamaan di hadapan hukum mengartikan bahwa setiap warga negara harus diperlakukan adil oleh aparat penegak hukum dan pemerintah. Apabila ditinjau dari sudut hukum tata negara, setiap instansi pemerintah, terutama aparat penegak hukum, terikat secara konstitusional dengan nilai keadilan yang harus diwujudkan dalam praktik.²³ Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Prof. Ramly tersebut, penegakan hukum akan berjalan dengan baik, apabila setiap orang diperlakukan dengan sama dihadapan hukum. Pendapat Prof Ramly baik adanya, dikarenakan penegakan atas sebuah hukum akan memberikan manfaat kepada masyarakat apabila hukum tersebut dihormati dan dijalankan oleh semua orang tanpa terkecuali. Hukum akan menjadi tidak implementatif apabila hukum tersebut justru diabaikan oleh masyarakat khususnya oleh para penyelenggara negara.

UU LLAJ telah jelas mengatur mengenai siapa saja yang mendapatkan hak utama dan kendaraan apa saja yang berhak untuk menggunakan lampu isyarat dan sirene. Ini berarti selain dari hal yang diatur dalam UU LLAJ, tidak berhak untuk menggunakan lampu isyarat serta sirene dan tidak berhak diberikan hak utama dalam menggunakan jalan. Apabila praktik penggunaan kendaraan dinas masih melakukan pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana diatur dalam UU LLAJ, dapat dikatakan bahwa asas kesamaan di hadapan hukum masih belum berjalan sebagaimana mestinya. Pengguna kendaraan dinas masih saja melakukan perbuatan tercela dan dibiarkan oleh para penegak hukum. Hal ini mengartikan bahwa masih ada perbedaan perlakuan oleh para penegak hukum terhadap pelanggar lalu lintas. Penegak hukum hanya melakukan penegakan hukum lalu lintas kepada masyarakat sipil saja, dengan melakukan pembiaran kepada para pengguna kendaraan dinas.

¹⁹ Pasal 27 ayat (1) UUD Tahun 1945.

²⁰ Mien Rukmini, *Perlindungan HAM Melalui Azas Praduga Tidak Bersalah dan Azas Persamaan Kedudukan Dalam Hukum Pada Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Bandung: Penerbit Alumni 2003, hlm. 24.

²¹ Julita Melissa Walukow, “Perwujudan Prinsip Equality Before The Law Bagi Narapidana Di Dalam Lembaga Pemasyarakatan Di Indonesia” *Jurnal Lex et Societatis*, Volume I, Nomor 1 Jan-Mrt 2013, hlm. 163.

²² Rhona K.M Smith, et. al., *Hukum Hak Asasi Manusia*, Yogyakarta: Pusat Studi Hak Asasi Manusia Universitas Islam Indonesia, 2008, hlm. 254.

²³ Hukum-Online, “Prof. Ramly dan Equality Before The Law”, 2012, (online), (<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4fd56cf069398/prof-ramly-dan-iequality-before-the-law-i>), diakses 11 Oktober 2020).

B. Penegakan Hukum Lalu Lintas

Penegakan hukum dilakukan dilandasi dengan adanya asas kesamaan hukum. Hal ini mengartikan bahwa setiap orang tidak dapat terlepas dari hukum yang berlaku di masyarakat. Setiap orang wajib untuk mentaati dan melaksanakan hukum tersebut dengan baik. Adanya asas kesamaan dihadapan hukum (*equality before the law*) mengartikan bahwa penegakan hukum dapat ditegakkan apabila hukum itu dapat diberlakukan kepada siapa saja tanpa terkecuali. Sudikno Mertokusumo mengatakan bahwa hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia.²⁴ Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan bahwa hukum yang berlaku di masyarakat bukan untuk mengekang atau menyulitkan bagi masyarakat itu sendiri. Hukum dibangun dalam rangka memberikan perlindungan kepada masyarakat. Hal ini juga berlaku bagi UU LLAJ yang diundangkan oleh pembentuk legislasi. UU LLAJ dimaksudkan agar tercipta sebuah ketertiban, keamanan, dan kenyamanan penggunaan jalan dalam berlalu lintas.

Ketentuan dasar menimbang huruf b UU LLAJ mengatakan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Hal ini sesuai dengan apa yang dimaksud oleh Sudikno Mertokusumo, karena pembentukan UU LLAJ dimaksudkan agar dapat melindungi masyarakat dari pelanggaran atas larangan sebagaimana dimaksud dalam UU LLAJ. Adapun maksud dari perlindungan itu bukan hanya kepada orang lain saja, melainkan juga memberikan perlindungan hukum kepada setiap pengguna jalan. UU LLAJ dimaksudkan agar setiap pengguna jalan terhindar atau meminimalisasi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat merugikan banyak pihak.

Perlindungan hukum dapat tercipta apabila penegakan hukum terlaksana dengan baik.²⁵ Sudikno Mertokusumo mengatakan bahwa dalam

penegakan hukum terdapat 3 (tiga) unsur yang harus diperhatikan yaitu:²⁶

1. Kepastian hukum (*rechtssicherheit*)
Kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. Masyarakat mengharapkan adanya kepastian hukum sehingga masyarakat akan lebih tertib.
2. Kemanfaatan (*zweckmassigkeit*)
Hukum adalah untuk manusia, hukum atau penegak hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat, jangan sampai timbul keresahan di dalam masyarakat karena pelaksanaan atau penegak hukum.
3. Keadilan (*gerechtigheit*).
Hukum itu tidak identik dengan keadilan. Hukum itu bersifat umum, mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan. Sebaliknya keadilan bersifat subyektif, individualistis, dan tidak menyamaratakan.

Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Sudikno Mertokusumo tersebut, dapat dikatakan bahwa UU LLAJ sebagai aturan hukum yang mengatur mengenai penggunaan jalan di Indonesia memiliki peran dalam melaksanakan penegakan hukum. Kepastian hukum (*rechtssicherheit*) pembentukan UU LLAJ dimaksudkan agar setiap orang dapat melaksanakan ketertiban, keamanan, dan kenyamanan dalam setiap kegiatan yang dilakukan pada saat berlalu lintas. Kepastian hukum mengenai siapa yang berhak untuk diutamakan dan siapa yang berhak untuk menggunakan lampu isyarat dan sirene dalam kendaraan bermotor sudah diatur dalam UU LLAJ. Kepastian hukum dimaksudkan agar penegak hukum dapat melaksanakan fungsi, tugas, dan kewenangannya. Penegakan hukum dapat dilakukan apabila sebuah perbuatan yang merupakan larangan diatur dalam peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, apabila terdapat kendaraan dinas atau kendaraan pribadi yang menggunakan lampu isyarat dan

²⁴ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1996, hal. 145.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

sirene yang berada di luar ketentuan UU LLAJ, sepatutnya diberikan sanksi.

Unsur kemanfaatan (*zweckmassigkeit*) tercermin dari UU LLAJ dimaksudkan untuk menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas, selain itu UU LLAJ diharapkan dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi setiap pengguna jalan. Selain itu, UU LLAJ dapat memberikan efek jera terhadap para pelanggar lalu lintas, khususnya yang dilakukan oleh pengguna kendaraan dinas. Namun, hal ini sepertinya hanya angan-angan semata. Hal ini dikarenakan masih banyaknya pembiaran terhadap pengguna kendaraan dinas yang menggunakan lampu isyarat serta sirene, dan dengan arogansinya meminta hak utama dalam menggunakan jalan. pembiaran dalam penegakan hukum ini akan memberikan dampak kepada unsur kemanfaatan itu sendiri. UU LLAJ menjadi tidak maksimal dalam memberikan manfaat kepada masyarakat. Penegakan hukum yang tidak sama rata antara pengguna kendaraan pribadi dengan kendaraan dinas mengakibatkan terkikisnya manfaat dari UU LLAJ.

Unsur keadilan (*gerechtigheit*) bersifat subyektif, individualistis, dan tidak menyamaratakan, akan tetapi hukum itu berlaku bagi setiap orang. Aturan dalam UU LLAJ sudah memberikan keadilan bagi para pengguna jalan. Hak utama penggunaan jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 134 UU LLAJ memberikan keleluasaan bagi para penerima manfaat atas pengecualian tersebut. Pemberian hak utama dimaksudkan agar setiap kendaraan bermotor yang memiliki urgensi dalam melaksanakan fungsi dan tugasnya dapat melaksanakannya dengan cepat dan tepat. Contoh hak utama dalam penggunaan jalan yang diberikan kepada pemadam kebakaran. Pemadam kebakaran diberikan hak utama dalam menggunakan jalan, dikarenakan fungsi dan tugas pemadam kebakaran yang menyangkut hidup orang yang sedang mengalami musibah. Pemberian hak utama ini diberikan agar pemadam kebakaran dapat dengan segera memadamkan api pada musibah kebakaran. Hal ini juga berlaku pada setiap ambulans yang sedang membawa seorang pasien. Hak utama diberikan agar, pasien dapat dengan segera ditangani dengan cepat dan tepat.

Akan tetapi, akan menjadi ketidakadilan apabila hak utama itu diberikan kepada orang yang tidak berhak, seperti pengguna kendaraan dinas yang hanya digunakan untuk menuju kediaman atau pengguna kendaraan dinas yang tidak berhak dan tidak diatur dalam UU LLAJ.

Penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan.²⁷ Hal ini mengartikan bahwa ada sebuah cita-cita luhur yang ingin diwujudkan oleh para pembentuk undang-undang. Penegakan hukum akan menjadi jalan kepada pencapaian atas cita-cita tersebut. Soerjono Soekanto mengatakan bahwa penegakan hukum adalah kegiatan menyasrakan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.²⁸ Selanjutnya, Soerjono Soekanto juga mengatakan bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata untuk melaksanakan perundang-undangan, akan tetapi usaha untuk menyeimbangkan ketidakserasian antara nilai, kaidah dan pola perilaku.²⁹ Oleh karena itu, Soerjono Soekanto mengatakan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi penegakan hukum disebabkan:³⁰

1. Faktor hukumnya.

Hukum adalah segala sesuatu yang menimbulkan aturan-aturan yang mempunyai kekuatan yang bersifat memaksa, yaitu apabila dilanggar akan mendapatkan sanksi yang tegas dan nyata.³¹ Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dengan keadilan. Hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah

²⁷ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hlm. 24.

²⁸ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hlm. 5.

²⁹ *Ibid*, hlm. 7.

³⁰ *Ibid*, hlm. 842.

³¹ Yulies Tina Masriani, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2004, hlm. 13.

ditentukan secara normatif. Pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaidah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

2. Faktor penegak hukum.

Fungsi hukum, mentalitas, atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting. Kalau peraturan sudah baik, kualitas petugas kurang baik akan ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum. Penegak hukum merupakan titik sentral, karena perundang-undangan, disusun oleh penegak hukum, penerapannya dilaksanakan oleh penegak hukum, dan penegak hukum dianggap sebagai panutan hukum bagi masyarakat luas. Oleh karena itu, moral baik dari penegak hukum akan memengaruhi baiknya penegakan hukum yang diinginkan, sebaliknya buruknya moral penegak hukum akan menyebabkan buruk pulalah penegakan hukum yang dicita-citakan.³²

3. Faktor sarana atau fasilitas.

Ruang lingkup sarana dimaksud, terutama sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung. Bagaimana penegak hukum dapat bekerja dengan baik apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunikasi yang proporsional.³³ Faktor sarana atau fasilitas pendukung, antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya.³⁴

4. Faktor masyarakat.

Masyarakat mempunyai pengaruh yang kuat terhadap pelaksanaan penegakan hukum, sebab penegakan hukum berasal dari

masyarakat dan bertujuan untuk mencapai dalam masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum, akan semakin memungkinkan penegakan hukum yang baik.

5. Faktor kebudayaan.

Kebudayaan Indonesia merupakan dasar dari berlakunya hukum adat. Berlakunya hukum tertulis (perundang-undangan) harus mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar hukum adat. Dalam penegakan hukum, semakin banyak penyesuaian antara peraturan perundang-undangan dengan kebudayaan masyarakat, akan semakin mudah menegakkannya.³⁵

Berdasarkan pendapat Soerjono Soekanto, faktor-faktor yang memengaruhi dari penegakan hukum dapat dilihat dari 5 (lima) aspek tersebut. Kelima aspek ini dapat memengaruhi satu sama lain terhadap penegakan hukum yang terjadi selama ini. Kelima faktor tersebut saling berkaitan erat, sehingga merupakan esensi dari penegakan hukum dan tolok ukur dari pada efektifitas penegakan hukum. Unsur-unsur yang terkait dalam menegakkan hukum sebaiknya harus diperhatikan secara keseluruhan. Jika dalam menegakkan hukum, yang diperhatikan hanya kepastian hukum saja, unsur-unsur lainnya dikorbankan. Demikian pula jika yang diperhatikan hanyalah kemanfaatannya, kepastian hukum dan keadilan dikorbankan.

Dalam kerangka penegakan hukum pengguna kendaraan dinas pada saat berlalu lintas, dapat dilihat pada faktor yang memengaruhi penegakan hukum. Pelanggaran atas penggunaan kendaraan dinas terjadi karena adanya penegakan hukum yang belum berjalan dengan maksimal. Adapun hal ini dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut:

1. Faktor Peraturan perundang-undangan

UU LLAJ merupakan produk hukum yang mengatur mengenai kegiatan lalu lintas yang dilakukan di Indonesia. Adapun aturan tersebut dimaksudkan untuk menciptakan ketertiban, serta memberikan rasa aman dan nyaman dalam melakukan kegiatan

³² Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi*, Op.Cit., hlm. 69

³³ Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2007, hlm. 64.

³⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi*, Op. Cit., hlm. 37.

³⁵ *Ibid*, hlm 8.

pada saat berlalu lintas. Aturan mengenai larangan untuk menggunakan lampu isyarat dan sirene bagi kendaraan bermotor yang tidak disebutkan dalam Pasal 59 UU LLAJ. Namun, sampai dengan saat ini implementasi terhadap aturan ini tidak berjalan dengan baik. Masih banyaknya pengguna kendaraan dinas dan kendaraan masyarakat sipil yang menggunakan lampu isyarat dan sirene. Aturan ini banyak dilanggar karena masih banyak oknum pengguna kendaraan dinas yang arogan. Hal tersebut diikuti oleh banyak pengendara yang menggunakan atribut pejabat negara pada kendaraan bermotornya. Atribut ini digunakan sebagai alat untuk mengelak dari ketentuan hukum yang ada atau sebagai alat untuk mengindikasikan kegagahan pengguna kendaraan bermotor.³⁶ Selain itu, aturan hukum sudah dibentuk. Oleh karena itu, diperlukan penegakan hukum yang maksimal dalam rangka mewujudkan cita-cita dalam pembentukan hukum. Perwujudan atas cita-cita hukum itu akan menjadi dasar bagi para pembentuk undang-undang apakah aturan hukum yang terdapat di dalam UU LLAJ masih implementatif atau tidak. Hal ini juga akan menjadi dasar bagi para pembentuk undang-undang jika tidak implementatif, diperlukan perubahan aturan hukum. Pasal 59 dan Pasal 134 UU LLAJ sudah jelas dan masih dapat dijalankan, karena substansi dalam Pasal 59 dan Pasal 134 sudah jelas dan pasti mengenai lampu isyarat dan sirene serta para pihak yang boleh menggunakan lampu isyarat dan sirene tersebut. Selain itu, norma dari kedua pasal tersebut sudah jelas mengatur para pihak yang diberikan hak utama dalam menggunakan jalan.

2. Faktor Penegak Hukum

Hukum akan berjalan dengan baik, apabila aturan hukum yang sudah baik dapat dijalankan dengan baik oleh penegak hukum. Aturan menjadi dasar dalam melaksanakan penegakan hukum. Akan tetapi, yang lebih

penting adalah kredibilitas dan kualitas penegak hukum itu sendiri. Penegak hukum harus mengetahui secara pasti aturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene, baik itu di kendaraan dinas maupun kendaraan sipil. Hal ini menjadi penting, karena penegak hukum yang melakukan penegakan hukum, sehingga seharusnya memiliki kemampuan dan pengetahuan hukum yang baik. Akan tetapi, aturan hukum itu akan menjadi tidak baik atau tidak implementatif apabila penegak hukum tersebut ikut melakukan pelanggaran atas penggunaan lampu isyarat dan sirene. Selain itu, aturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene akan menjadi implementatif, ketika penegak hukum yaitu Polri tidak melakukan penegakan hukum tebang pilih. Kendaraan bermotor untuk dinas yang tidak sesuai dalam ketentuan Pasal 59 UU LLAJ serta kendaraan sipil yang masih menggunakan lampu isyarat dan sirene harus ditindak tegas dengan melakukan pemberian sanksi pidana, serta melakukan pencopotan lampu isyarat serta sirene pada kendaraan yang tidak berhak.

3. Faktor sarana atau fasilitas.

Faktor sarana atau fasilitas dalam penegakan hukum penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene yaitu mengenai sarana dalam arti unsur penunjang dalam melaksanakan penegakan hukum seperti peralatan atau perlengkapan untuk melakukan penegakan hukum maupun tenaga manusia yang memiliki kapasitas dan kapabilitas yang baik. Sarana untuk melakukan penegakan hukum terhadap penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene pada dasarnya dapat dilakukan secara langsung oleh polisi lalu lintas. Akan tetapi dengan banyaknya penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene, maka diperlukan sistem tilang *online*, dimana pengawasan dilakukan melalui *Closed-Circuit Television (CCTV)* yang dipasang oleh Polisi. Adapun Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mengatakan sistem ini disebut dengan *Elektronik-Traffic Law Enforcement (ETLE)*.³⁷ CCTV digunakan

³⁶ Billy, "Simbol Negara di Mobil, hanya arogansi dan gagah-gagahan", 2011, (*online*), (<https://otomotifnet.gridoto.com/read/231101663/simbol-negara-di-mobil-hanya-arogansi-dan-gagah-gagahan>, diakses 6 November 2020).

³⁷ Ronald, "Pemasangan CCTV Tilang Elektronik Bakal

untuk melakukan pengawasan terhadap penyalagunaan lampu isyarat dan sirene, akan tetapi perlu dipastikan bahwa penggunaan CCTV tersebut dilaksanakan oleh polisi lalu lintas dalam penegakkan hukum terhadap penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene.

4. Faktor Masyarakat

Indonesia dalam pandangan sosial dan budaya memiliki keberagaman etnik dan budaya. Keberagaman ini penting untuk diketahui oleh penegak hukum, sehingga dikenalnya stratifikasi sosial atau pelapisan masyarakat yang ada dalam suatu lingkungan beserta tatanan status/kedudukan dan peranan yang ada. Selain itu, penting juga mengetahui keberadaan dan fungsi dari lembaga sosial, seperti lembaga adat yang sangat dihargai dan dihormati oleh masyarakat di sekitarnya. Dengan mengetahui tatanan kehidupan sosial masyarakat dan keberadaan lembaga tersebut, penegak hukum akan lebih mudah untuk mengidentifikasikan nilai dan norma yang berlaku pada lingkungan masyarakat tersebut. Pelanggaran atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor saat ini menjadikan masyarakat menjadi bingung terhadap apa yang benar dan apa yang salah. Penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan dinas yang tidak layak menjadikan masyarakat menilai bahwa hal tersebut dibenarkan oleh para penegak hukum. Hal ini pula menjadikan banyak masyarakat yang ikut menggunakan lampu isyarat dan sirene pada kendaraannya. Selain itu, maraknya penjualan lampu isyarat dan sirene untuk kendaraan bermotor menyiratkan bahwa penggunaan atas lampu isyarat dan sirene itu menjadi benar. Kesalahpahaman ini akan semakin berlarut apabila para penegak hukum tidak melakukan fungsi dan tugasnya dengan baik dan benar. Oleh karena itu, pendidikan dan pelatihan kepada masyarakat menjadi sangat penting dilakukan agar kesalahan dalam penggunaan lampu isyarat dan sirene pada

kendaraan bermotor dapat ditanggulangi dengan baik. Selain itu, para pejabat yang berada pada lingkungan kementerian atau lembaga yang tidak masuk dalam kategori UU LLAJ perlu diberikan edukasi secara khusus mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene. Hal ini bertujuan untuk melindungi masyarakat dari kesalahan berpikir terhadap penggunaan lampu isyarat dan sirene.

5. Faktor kebudayaan

Faktor kebudayaan berkaitan erat dengan budaya masyarakat yang melekat bagi sebagian masyarakat Indonesia. Akan tetapi faktor kebudayaan dimaksud yaitu lebih bersifat kepada penilaian masyarakat terhadap kaidah hukum yang berlaku. Penegakan hukum pada dasarnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang didasarkan pada penilaian pribadi.³⁸ Oleh karena itu, penilaian masyarakat terhadap sebuah aturan hukum menjadi penting untuk diketahui. Penegakan hukum atas penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene dapat dipengaruhi oleh penilaian masyarakat apakah hal tersebut dapat dibenarkan atau tidak. Akan tetapi dalam penilaian tersebut, juga diperlukan sebuah pemahaman dasar kepada masyarakat, argumentasi mengapa perlu adanya lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor yang memiliki hak untuk itu.

Kelima faktor yang memengaruhi penegakan hukum tersebut menjadi terbukti apabila dikaitkan dengan penegakan hukum yang dilakukan pada pelanggar atas pengguna lampu isyarat dan sirene tanpa hak. Atas hal tersebut, maka dapat dikatakan bahwa penegakan hukum terhadap pelanggar penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene belum dapat dijalankan dengan baik. Hal ini dikarenakan faktor kebudayaan, faktor penegak hukum, faktor masyarakat, dan faktor sarana atau fasilitas belum berjalan.

Diperluas Jadi 81 Titik di Jakarta", 2019, (online), (<https://www.merdeka.com/jakarta/pemasangan-cctv-tilang-elektronik-bakal-diperluas-jadi-81-titik-di-jakarta.html>, diakses 15 Oktober 2020).

³⁸ Ika Darmika, "Budaya Hukum (*Legal Culture*) dan pengaruhnya terhadap penegakan hukum di Indonesia", *Jurnal Hukum to-ra*, Volume 2 Nomor 3 Desember 2016, hlm. 434.

Penegakan hukum akan berjalan dengan baik apabila faktor-faktor yang memengaruhi penegakan hukum dapat diselesaikan dengan baik. Penegak hukum perlu melakukan penegakan hukum yang maksimal dengan asas kesamaan di hadapan hukum. Artinya, setiap orang dapat dikenakan sanksi apabila melakukan pelanggaran terhadap sebuah aturan. Apabila terjadi pembiaran terhadap pelanggaran tersebut, pelanggaran tersebut dapat menjadi budaya negatif yang dianut oleh masyarakat. Penegak hukum perlu melakukan penegakan hukum tanpa memandang jabatan atau status seseorang. Hal ini menjadi penting dilakukan agar amanat konstitusi mengenai kesamaan dalam hukum dapat dilaksanakan oleh para penegak hukum. Prinsip negara hukum (*rechtstaat*) mengajarkan bahwa tatanan kehidupan antar masyarakat dalam sebuah komunitas mengacu kepada aturan yang mendasari dan disepakati dalam melakukan hubungan dan perbuatan hukum. Oleh karena itu, tidak ada seseorang yang dapat melakukan kesewenang-wenangan, baik oleh para penegak hukum maupun masyarakat. Hal ini akan melahirkan masyarakat sipil yang antar individu sebagai rakyat atau warga negara mempunyai kedudukan yang sama dan sederajat di depan hukum (*equality before the law*). Berdasarkan hal tersebut, maka dapat dikatakan bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum tidak akan mendapatkan "keistimewaan" terhadap pelanggaran tersebut. Setiap orang yang tanpa hak mendapatkan keistimewaan menjadikan perilaku masyarakat yang tidak akan taat terhadap aturan. Oleh karena itu, pejabat pada lingkungan kementerian atau lembaga negara yang melakukan pelanggaran dengan tanpa hak menggunakan lampu isyarat dan sirene perlu ditindak tegas oleh penegak hukum.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Penerapan atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor saat ini belum mematuhi peraturan perundang-undangan. Adapun hal ini dapat dilihat pada kendaraan bermotor yang tidak mempunyai hak

seringkali melakukan pelanggaran atas ketentuan yang terdapat dalam UU LLAJ. Kendaraan yang tidak mempunyai hak untuk menggunakan lampu isyarat dan sirene masih seringkali ditemui di jalan. Masih banyak masyarakat yang menggunakan lampu isyarat dan sirene pada kendaraannya walaupun dengan tanpa hak dan seringkali menyalahgunakan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor tersebut.

Penegakan hukum atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor yang tidak mempunyai hak menjadi tantangan tersendiri bagi para polisi jalan raya sebagai penegak hukum. Adapun faktor yang memengaruhi penegakan hukum, yaitu faktor hukumnya yang didasarkan pada UU LLAJ. UU LLAJ sudah jelas mengatur lampu isyarat dan sirene. Undang-undang ini juga masih dapat dijalankan. Faktor lainnya yang dapat memengaruhi, yaitu penegak hukum. Para penegak hukum yang sudah dibekali UU LLAJ harus dapat menjalankan fungsi dan tugasnya tanpa memandang status dan jabatan dari pelanggar ketentuan UU LLAJ. Sanksi harus diberikan kepada siapa saja yang tanpa hak menggunakan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotornya. Hal ini termasuk kepada pengguna kendaraan dinas yang tidak masuk dalam ketentuan Pasal 59 UU LLAJ. Penegakan hukum ini juga dipengaruhi oleh faktor masyarakat. Masyarakat memiliki berbagai corak memerlukan penanganan, pendidikan, dan pengetahuan khusus mengenai penggunaan lampu isyarat serta sirene pada kendaraan bermotor. Hal ini menjadi penting dilakukan agar penegakan hukum dapat berjalan dengan baik. Penegakan hukum atas penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan yang tidak mempunyai hak belum berjalan dengan baik, hal ini dikarenakan faktor penegak hukum, faktor masyarakat, faktor sarana dan fasilitas, serta faktor kebudayaan belum berjalan dengan baik. Hal ini juga memengaruhi penegakan hukum yang didasarkan pada asas kesetaraan hukum, dimana hukum berlaku bagi semua orang.

B. Saran

Penegakan hukum menjadi penting di Indonesia, hal ini dikarenakan sebagai negara

hukum, maka berjalannya sebuah norma dapat dilihat pada penegakan hukum atas norma tersebut. Penegakan hukum penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor yang tidak berhak menjadi penting untuk dilaksanakan agar setiap masyarakat dapat menghormati dan mematuhi peraturan perundang-undangan. Penegakan hukum atas penyalahgunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor perlu dilakukan dengan cara preventif yaitu dengan melakukan sosialisasi kepada masyarakat oleh pihak kepolisian mengenai pentingnya mematuhi aturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor. Selain itu, upaya secara represif juga perlu dilakukan oleh pihak kepolisian dengan melakukan penegakan hukum kepada para pelanggar pengguna lampu isyarat dan sirene pada kendaraan bermotor tanpa hak. Penegakan hukum bukan hanya kepada masyarakat, akan tetapi juga kepada oknum yang bekerja pada kementerian/lembaga negara yang menggunakan lampu isyarat dan sirene tanpa hak sesuai dengan ketentuan yang tertuang dalam UU LLAJ.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- Darmika, Ika. (2016). Budaya Hukum (*Legal Culture*) dan pengaruhnya terhadap penegakan hukum di Indonesia. *Jurnal Hukum to-ra*. Volume 2 Nomor 3 Desember 2016.
- Hura, Apnes Perlindungan Zaro. (2017). Aspek Hukum Pemberian Izin Penggunaan Kendaraan Dinas di Lingkungan Sekretariat Daerah Kabupaten Nias Dikaitkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. *USU Law Journal*. Vol.5.No.1. hlm. 9-17.
- Ismail, Nurhasan. (2018). Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas. *Journal of Indonesia Road Safety*. Volume 1 Nomor 1.
- Nastiti, Fadilah Andy. (2017). Hubungan Antara Kepemilikan Sim C dan Keikutsertaan Dalam Tes Pembuatan Sim Dengan Pengetahuan Berkendara dan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sidoarjo. *The Indonesian Journal of Public Health*. Vol. 12 No. 2.
- Sumampow, Andrea R. (2013). Penegakan Hukum dalam Mewujudkan Ketaatan Berlalu Lintas. *Jurnal Lex Crimen*. Volume II Nomor 7.
- Walukow, Julita Melissa. (2013). Perwujudan Prinsip *Equality Before The Law* Bagi Narapidana Di Dalam Lembaga Pemasyarakatan Di Indonesia. *Jurnal Lex et Societatis*. Volume I, Nomor 1 Jan-Mrt 2013.

Buku

- Ali, Zainuddin. (2007). *Sosiologi Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Masriani, Yulies Tina. (2004). *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Mertokusumo, Sudikno. (1996). *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.
- Rukmini, Mien. (2003). *Perlindungan HAM Melalui Azas Praduga Tidak Bersalah dan Azas Persamaan Kedudukan Dalam Hukum Pada Sistem Peradilan Pidana Indonesia*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Smith, Rhona K.M. et. al. (2008). *Hukum Hak Asasi Manusia*, Yogyakarta: Pusat Studi Hak Asasi Manusia Universitas Islam Indonesia.
- Soekanto, Soerjono. (2004). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono. (2013). *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Rahardjo, Satjipto. (2009). *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Tjandra, Riawan. (2013). *Hukum Sarana Pemerintahan*. Yogyakarta: Universitas Atmajaya.

WHO. (2018). *Global Status Report in Road Safety 2018*. Switzerland: WHO

Internet

Billy. (2011). Simbol Negara di Mobil, hanya arogansi dan gagah-gagahan. (*online*). (<https://otomotifnet.gridoto.com/read/231101663/symbol-negara-di-mobil-hanya-arogansi-dan-gagah-gagahan>, diakses 6 November 2020).

BPS. (2019). Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2018. (*online*). (<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134>, diakses tanggal 1 Oktober 2020).

Hasits, Muhammad. (2015). Memalukan, ini daftar mobil pejabat yang melanggar lalu lintas. (*online*). (<https://www.merdeka.com/peristiwa/memalukan-ini-daftar-mobil-pejabat-yang-melanggar-lalu-lintas.html>, diakses 9 Oktober 2020).

Hukum-Online. (2012). Prof. Ramly dan Equality Before The Law. (*online*). (<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4fd56cf069398/prof-ramly-dan-iequality-before-the-law-i>, diakses 11 Oktober 2020).

Marroli. (2017). Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan. (*online*), (https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr, diakses 9 Oktober 2020).

Nugroho, Setyo Adi. (2017). Alasan Memasang Aksesoris Strobo dan Rotator. (*online*). (<https://otomotif.kompas.com/read/2017/10/18/122200715/alasan-memasang-aksesori-strobo-dan-rotator>, diakses 11 Oktober 2020).

Pramesti, Tri Jata Ayu. (2015). Perbedaan Lembaga Negara dan Alat Negara. (*online*). (<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt55f97e4ed1e36/perbedaan-lembaga-negara-dan-alat-negara>, diakses tanggal 5 November 2020).

Ravel, Stanly. (2017). Pelanggar strobe dan Sirine Terbanyak dari Jakarta Pusat. (*online*). (<https://otomotif.kompas.com/read/2017/10/23/080200415/pelanggar-strobo-dan-sirine-terbanyak-dari-jakarta-pusat>, diakses 9 Oktober 2020).

Ronald. (2019). Pemasangan CCTV Tilang Elektronik Bakal Diperluas Jadi 81 Titik di Jakarta. (*online*). (<https://www.merdeka.com/jakarta/pemasangan-cctv-tilang-elektronik-bakal-diperluas-jadi-81-titik-di-jakarta.html>, diakses 15 Oktober 2020).

Wartakota. (2019). Ini arti nomor plat kendaraan pejabat negara termasuk presiden, Menteri dan polisi. (*online*). (<https://wartakota.tribunnews.com/2019/06/10/ini-arti-nomor-plat-kendaraan-pejabat-negara-termasuk-presiden-menteri-dan-polisi>, diakses 10 Oktober 2020).