

Tinjauan Yuridis Aturan dan Etika Pengemudi Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Claudius Leba Ghet¹, Dudik Djaja Sidarta², Fathul Hamdani³, Noenik Soekorini⁴

^{1,2,3,4} Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Dr. Soetomo, Surabaya

e-mail: Claudius12@gmail.com

Abstrak

Keselamatan lalu lintas masih menjadi persoalan hukum yang mendesak karena tingginya pelanggaran dan kecelakaan di Indonesia menunjukkan adanya kesenjangan antara norma dan perilaku pengemudi. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaturan hukum mengenai aturan dan etika pengemudi kendaraan bermotor serta mekanisme dan efektivitas penegakan hukum berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Bahan hukum primer, sekunder, dan tersier dikumpulkan melalui studi kepustakaan, inventarisasi, identifikasi, seleksi, klasifikasi, dan pencatatan, kemudian dianalisis secara kualitatif melalui deskripsi, sistematisasi, evaluasi, dan interpretasi hukum dengan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman serta teori penegakan hukum Soerjono Soekanto. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kewajiban utama pengemudi meliputi kepemilikan Surat Izin Mengemudi, kelengkapan Surat Tanda Nomor Kendaraan, penggunaan helm berstandar nasional, serta kepatuhan terhadap rambu, marka, dan alat pemberi isyarat lalu lintas. Penegakan dilakukan melalui teguran, tilang, E-Tilang, Electronic Traffic Law Enforcement, denda, dan pidana. Meskipun substansi hukum relatif komprehensif, efektivitas penegakan belum optimal karena nilai denda dinilai tidak lagi memadai, perkembangan transportasi baru belum terakomodasi secara komprehensif, infrastruktur dan kapasitas aparat belum merata, koordinasi antarlembaga belum optimal, serta budaya hukum masyarakat masih didominasi kepatuhan situasional. Pembaruan regulasi, pemerataan teknologi penegakan, peningkatan integritas aparat, dan pendidikan keselamatan berkelanjutan diperlukan untuk memperkuat kepatuhan hukum lalu lintas.

Kata Kunci: Etika Pengemudi; Lalu Lintas; Penegakan Hukum; UU LLAJ; ETLE

Abstract

Traffic safety remained an urgent legal issue because persistent violations and accidents in Indonesia indicated a gap between legal norms and driver behavior. This study aimed to analyze the legal regulation of motor-vehicle driver rules and ethics and to examine the

mechanisms and effectiveness of law enforcement under Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. The study used normative legal research with statutory and conceptual approaches. Primary, secondary, and tertiary legal materials were collected through library research, inventory, identification, selection, classification, and note taking, and were qualitatively analyzed through legal description, systematization, evaluation, and interpretation using Lawrence M. Friedman's legal system theory and Soerjono Soekanto's law-enforcement theory. The findings show that the principal driver obligations include possessing a valid driving license, carrying valid vehicle registration, wearing a national-standard helmet, and complying with traffic signs, road markings, and traffic signals. Enforcement is conducted through warnings, conventional tickets, electronic ticketing, Electronic Traffic Law Enforcement, fines, and criminal sanctions. Although the legal substance is relatively comprehensive, enforcement is not yet optimal because fine levels are considered increasingly inadequate, emerging transportation modes are not comprehensively accommodated, enforcement infrastructure and personnel capacity remain uneven, inter-agency coordination is limited, and public legal culture is still dominated by situational compliance. Regulatory renewal, wider technology-based enforcement, stronger officer integrity, and sustained traffic-safety education are therefore necessary to improve legal compliance and road safety.

Keywords: Driver Ethics; Traffic; Law Enforcement; Road Traffic Law; ETLE

LATAR BELAKANG

Lalu lintas merupakan bagian penting dari kehidupan masyarakat modern karena menopang mobilitas orang, distribusi barang dan jasa, serta aktivitas pembangunan. Naning (1983) memandang lalu lintas sebagai pergerakan kendaraan dan orang di jalan dalam suatu sistem yang menghubungkan manusia, kendaraan, dan jalan. Dalam dimensi hukum, ketertiban lalu lintas juga berkaitan dengan perlindungan hak atas rasa aman dan kebebasan bergerak. Ardani et al. (2024) menegaskan bahwa keselamatan berlalu lintas merupakan tanggung jawab kolektif negara, aparat penegak hukum, dan masyarakat sehingga pengaturan serta penegakan yang konsisten diperlukan untuk mewujudkan ketertiban umum yang berkeadilan.

Urgensi persoalan terlihat dari data yang dikutip dalam penelitian. Korlantas Polri mencatat 103.645 kecelakaan pada 2021 dan 139.258 kasus pada 2022. Pada 2023 jumlahnya meningkat menjadi lebih dari 152.000 kasus, dengan sekitar 27.000 korban meninggal dunia dan kerugian material sekitar Rp500 miliar (Kakorlantas Polri, 2024). Sepeda motor mendominasi kendaraan yang terlibat kecelakaan, yaitu 76,42% atau sekitar 552.155 unit pada periode yang dirujuk penelitian (Korlantas Polri, 2024). Data tersebut menunjukkan bahwa keselamatan jalan bukan hanya persoalan teknis, tetapi juga persoalan kepatuhan hukum dan budaya berkendara.

Bentuk pelanggaran yang sering ditemukan meliputi tidak menggunakan helm berstandar nasional, tidak memiliki atau tidak membawa Surat Izin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan, menerobos lampu merah, melampaui batas kecepatan, melawan

arus, menggunakan telepon seluler saat mengemudi, dan berkendara dalam kondisi yang membahayakan. Nasution dan Irwansyah (2023) menunjukkan persoalan kepatuhan pada regulasi lalu lintas dalam konteks penggunaan ponsel saat berkendara, sedangkan Nugroho dan Pujiyono (2022) menyoroti hambatan kepastian dan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa masalah kepatuhan melibatkan dimensi norma, aparat, sarana, dan kesadaran masyarakat.

Instrumen hukum utama yang mengatur lalu lintas adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini mengatur persyaratan kendaraan, kewajiban pengemudi, tata cara berlalu lintas, manajemen lalu lintas, serta sanksi administratif dan pidana. Andilolo et al. (2024) memandang implementasi undang-undang tersebut sebagai langkah strategis untuk membangun sistem lalu lintas yang berkeselamatan dan berkeadilan. Namun, kelengkapan norma tidak otomatis menjamin kepatuhan apabila implementasi dan budaya hukum belum mendukung.

Kerangka analisis penelitian menggunakan teori penegakan hukum Soerjono Soekanto dan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman. Soekanto (2008) menjelaskan lima faktor yang memengaruhi penegakan hukum, yaitu hukum, penegak hukum, sarana atau fasilitas, masyarakat, dan kebudayaan. Friedman (1975) membagi sistem hukum menjadi substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum. Kedua teori tersebut digunakan secara integratif untuk menilai apakah persoalan lalu lintas berasal dari kekurangan norma, kapasitas kelembagaan, fasilitas penegakan, atau perilaku masyarakat.

Perkembangan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) menunjukkan adanya pembaruan struktur penegakan. Hidayat et al. (2022) menemukan bahwa E-Tilang dapat meningkatkan akuntabilitas dan transparansi, sedangkan Singgamata (2023) menilai penegakan melalui E-Tilang berhubungan dengan peningkatan kesadaran hukum. Wicaksana et al. (2023) juga menempatkan teknologi sebagai sarana untuk mengurangi ruang interaksi langsung yang berpotensi menimbulkan penyimpangan. Meskipun demikian, penelitian ini mencatat bahwa cakupan infrastruktur ETLE belum merata dan masih lebih kuat di kota besar.

Penelitian terdahulu yang digunakan dalam skripsi memperlihatkan fokus yang tersebar. Ruusen et al. (2021), Panggabean et al. (2024), dan Setiawan et al. (2024) membahas penegakan hukum terhadap kelalaian pengemudi dan kecelakaan; Nasution dan Irwansyah (2023) mengkaji kepatuhan pengemudi ojek online; Khouw et al. (2023) menelaah peran kontrol diri terhadap kepatuhan; Ardani et al. (2024) menganalisis kesadaran hukum masyarakat; sementara Wandira et al. (2025) membahas efektivitas rambu terhadap kesadaran hukum. State of the art penelitian ini terletak pada penggabungan analisis normatif mengenai kewajiban dan etika pengemudi dengan evaluasi penegakan hukum melalui dua teori penegakan hukum secara bersamaan.

Research gap penelitian terletak pada kebutuhan untuk menilai secara terpadu hubungan antara norma kewajiban pengemudi, mekanisme penindakan, perkembangan ETLE, kelemahan substansi, kapasitas struktur hukum, dan budaya kepatuhan. Novelty penelitian berada pada sintesis yuridis yang menempatkan etika pengemudi sebagai ekspresi kepatuhan terhadap kewajiban hukum, kemudian menguji efektivitasnya melalui komponen substansi-struktur-budaya Friedman dan lima faktor penegakan hukum Soekanto. Dengan

kerangka tersebut, penelitian tidak berhenti pada inventarisasi pasal, tetapi mengidentifikasi titik lemah sistem yang menyebabkan kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein*.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian bertujuan menganalisis pengaturan hukum mengenai aturan dan etika pengemudi kendaraan bermotor menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 serta menganalisis mekanisme dan efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Analisis diarahkan untuk menemukan keterkaitan antara kewajiban normatif, instrumen penindakan, dan faktor sistemik yang memengaruhi kepatuhan sehingga dapat dirumuskan rekomendasi pembenahan yang sesuai dengan hasil penelitian.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif atau doktrinal yang menempatkan hukum sebagai sistem norma dan tidak menggunakan pengumpulan data empiris lapangan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, peraturan kepolisian yang berkaitan dengan penanganan pelanggaran, serta ketentuan pidana yang relevan. Pendekatan konseptual menggunakan teori penegakan hukum Soerjono Soekanto dan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman. Bahan hukum terdiri atas bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder berupa buku, artikel jurnal, penelitian terdahulu, makalah, dan doktrin, serta bahan hukum tersier berupa kamus, ensiklopedia, glosarium, dan indeks hukum. Pengumpulan dilakukan melalui studi kepustakaan dengan tahapan inventarisasi, identifikasi, seleksi, klasifikasi, dan pencatatan. Analisis dilakukan secara kualitatif melalui deskripsi hukum positif, sistematisasi, analisis dan evaluasi, interpretasi gramatikal, sistematis, dan teleologis, kemudian penarikan kesimpulan secara deduktif (Marzuki, 2010; Soekanto & Mamudji, 2003).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 membangun standar minimum perilaku pengemudi melalui kewajiban administratif, keselamatan, dan kepatuhan terhadap perangkat lalu lintas. Secara analitis, aturan tersebut tidak hanya menentukan tindakan yang boleh atau dilarang, tetapi juga membentuk etika pengemudi karena keselamatan pengguna jalan lain ditempatkan sebagai konsekuensi dari setiap keputusan berkendara. Empat kewajiban yang menjadi fokus penelitian adalah kepemilikan SIM, kelengkapan STNK, penggunaan helm SNI, serta kepatuhan terhadap rambu, marka, dan alat pemberi isyarat lalu lintas.

Kewajiban memiliki Surat Izin Mengemudi diatur dalam Pasal 77 ayat (1). SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi, identitas, dan kewenangan mengemudikan kendaraan sesuai jenisnya. Pelanggaran terhadap kewajiban tersebut diancam Pasal 281 dengan pidana kurungan paling lama empat bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000. Nugroho dan Pujiyono (2022) menunjukkan bahwa pelanggaran kepemilikan SIM, terutama pada usia

pelajar, berkaitan dengan rendahnya kesadaran hukum dan pengawasan. Dengan demikian, SIM secara yuridis tidak dapat dipandang hanya sebagai dokumen administratif, melainkan instrumen preventif untuk memastikan kompetensi minimum pengemudi.

Kewajiban kelengkapan STNK dan TNKB bersumber pada Pasal 68 ayat (1). Dokumen registrasi ini berfungsi untuk identifikasi kendaraan sekaligus kontrol administratif negara. Pasal 288 mengancam pengemudi yang tidak dapat menunjukkan dokumen sah dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000. Dalam perkembangan ETLE, data registrasi kendaraan menjadi penghubung antara bukti elektronik pelanggaran dan pemilik kendaraan. Penelitian juga mencatat bahwa pemblokiran STNK dapat digunakan sebagai konsekuensi administratif ketika pemilik mengabaikan konfirmasi pelanggaran elektronik (Kompas.com, 2024).

Kewajiban penggunaan helm SNI diatur terutama dalam Pasal 106 ayat (8) dan disertai sanksi Pasal 291 berupa pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000. Norma ini relevan dengan karakter kecelakaan di Indonesia karena sepeda motor mendominasi kendaraan yang terlibat kecelakaan sebesar 76,42% pada data yang dirujuk penelitian (Korlantas Polri, 2024). Kewajiban helm menunjukkan hubungan langsung antara norma hukum dan etika keselamatan: pengemudi tidak hanya bertanggung jawab terhadap dirinya, tetapi juga terhadap penumpang yang dibonceng.

Kewajiban mematuhi rambu, marka, dan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas terdapat dalam Pasal 106 ayat (4). Ruang lingkupnya mencakup rambu perintah atau larangan, marka, isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan bunyi dan sinar, kecepatan, serta tata cara penggandengan. Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut dapat dikenai Pasal 287 dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000. Wandira et al. (2025) menunjukkan bahwa efektivitas rambu tidak hanya ditentukan oleh ketersediaannya, tetapi juga kesadaran hukum pengguna jalan.

Jika keempat kewajiban tersebut dibaca bersama, substansi UU LLAJ telah membentuk kerangka yang relatif komprehensif. Namun, penelitian menemukan kesenjangan antara norma dan praktik. Pelanggaran tetap tinggi, kepatuhan sering muncul ketika terdapat pengawasan, dan nilai denda tertentu dinilai tidak lagi memiliki daya cegah yang memadai. Temuan ini sejalan dengan tesis Soekanto (2008) bahwa efektivitas norma bergantung pada keterhubungan antara hukum, aparat, sarana, masyarakat, dan kebudayaan, bukan hanya pada kejelasan pasal.

Tabel 1. Kewajiban Utama Pengemudi dan Konsekuensi Hukum dalam UU LLAJ

Kewajiban	Dasar hukum	Konsekuensi yang dianalisis
Memiliki SIM sesuai kendaraan	Pasal 77 ayat (1); Pasal 281	Kurungan maks. 4 bulan atau denda maks. Rp1.000.000
Membawa STNK/TNKB sah	Pasal 68 ayat (1); Pasal 288	Kurungan maks. 2 bulan atau denda maks. Rp500.000

Menggunakan helm SNI	Pasal 106 ayat (8); Pasal 291	Kurungan maks. 1 bulan atau denda maks. Rp250.000
Mematuhi rambu, marka, APILL	Pasal 106 ayat (4); Pasal 287	Kurungan maks. 2 bulan atau denda maks. Rp500.000

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dilaksanakan melalui mekanisme yang saling melengkapi, yaitu teguran, tilang, E-Tilang, ETLE, denda, dan pidana. Teguran bersifat preventif-edukatif dan digunakan untuk mengingatkan pelanggar tanpa langsung menghasilkan proses formal. Arief (2008) menempatkan pendekatan non-penal sebagai bagian penting dari kebijakan penegakan karena kepatuhan berkelanjutan tidak selalu dapat dibangun melalui ancaman hukuman. Dewantara dan Novekawati (2025) juga menunjukkan bahwa perubahan perilaku setelah operasi kepolisian dapat bersifat sementara apabila tidak diikuti edukasi dan internalisasi nilai keselamatan.

Tilang merupakan mekanisme penindakan formal terhadap pelanggaran yang ditemukan petugas. Penelitian merujuk Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 dan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 sebagai dasar prosedural. Transformasi menuju E-Tilang mengurangi kebutuhan pelanggar mengikuti sidang secara konvensional dan memperluas pembayaran denda melalui sistem perbankan. Hidayat et al. (2022) menemukan bahwa E-Tilang meningkatkan transparansi dan akuntabilitas sekaligus mengurangi peluang negosiasi ilegal antara petugas dan pelanggar.

ETLE merupakan penguatan penegakan berbasis bukti elektronik. Sistem bekerja melalui perekaman pelanggaran, pengiriman data ke pusat manajemen lalu lintas, verifikasi, identifikasi pemilik melalui data registrasi, pengiriman konfirmasi, dan penerbitan tilang setelah pelanggaran dikonfirmasi. Penelitian menyebut 14 kategori pelanggaran yang dapat dideteksi, termasuk pelanggaran lampu merah, kecepatan, helm, sabuk pengaman, penggunaan ponsel, melawan arus, dan pelat nomor. Wicaksana et al. (2023) menilai teknologi mampu memperkecil ruang interaksi langsung yang dapat membuka peluang penyimpangan.

Namun, ETLE belum menghapus seluruh kelemahan struktur penegakan. Infrastruktur masih lebih terkonsentrasi di kota besar dan belum merata di daerah perifer. Tidak semua pelanggaran dapat dideteksi secara akurat oleh kamera, sementara kualitas jaringan, basis data, dan kesiapan personel turut memengaruhi efektivitas. Karena itu, teknologi harus dipahami sebagai sarana penegakan, bukan pengganti keseluruhan fungsi aparat dan pendidikan hukum masyarakat.

Sanksi denda dalam UU LLAJ bervariasi menurut jenis pelanggaran. Selain denda terhadap pelanggaran SIM, STNK, helm, dan rambu, penggunaan ponsel saat berkendara diancam denda paling banyak Rp750.000 berdasarkan Pasal 283. Untuk kecelakaan karena kelalaian, Pasal 310 menetapkan pidana yang meningkat sesuai akibat: kerusakan barang, luka ringan, luka berat, hingga kematian. Untuk akibat kematian, penelitian mencatat pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000. Ruusen et al. (2021) menyoroti bahwa penegakan pidana terhadap kelalaian yang menimbulkan kecelakaan masih menghadapi persoalan implementasi.

Dalam perspektif Friedman, substansi hukum UU LLAJ relatif lengkap karena mengatur pengemudi, kendaraan, lalu lintas, penindakan, dan pidana. Kelemahan yang ditemukan penelitian adalah nilai denda yang tidak pernah disesuaikan sejak 2009 dan belum komprehensifnya pengaturan perkembangan transportasi berbasis aplikasi serta kendaraan listrik. Sari dan Hendriana (2019) dikutip untuk menunjukkan problem daya cegah denda, sedangkan Nasution dan Irwansyah (2023) memperlihatkan munculnya persoalan kepatuhan pengemudi berbasis aplikasi yang memerlukan perhatian normatif.

Pada komponen struktur hukum, Polri melalui Korlantas dan Satlantas, Dinas Perhubungan, dan lembaga peradilan menjadi institusi utama. Inovasi ETLE dan elektronisasi tilang menunjukkan perkembangan positif, tetapi penelitian menemukan persebaran kapasitas yang belum merata, keterbatasan fasilitas di daerah, persoalan integritas dan profesionalisme, serta koordinasi antarinstansi yang belum optimal. Indriasih (2023) menempatkan kapasitas fungsi kepolisian sebagai salah satu determinan efektivitas penanganan kecelakaan lalu lintas.

Budaya hukum merupakan titik yang dinilai paling mendasar. Ardani et al. (2024) dan Khouw et al. (2023) menunjukkan bahwa kesadaran hukum dan kontrol diri berhubungan dengan kepatuhan pengendara. Penelitian menyimpulkan bahwa kepatuhan masyarakat masih banyak bersifat situasional: aturan lebih ditaati ketika terdapat polisi, operasi, atau kamera. Dalam teori Friedman, kondisi ini menunjukkan legal culture yang belum mendukung sepenuhnya substansi dan struktur hukum yang tersedia.

Analisis menggunakan lima faktor Soekanto menghasilkan pola yang konsisten. Faktor hukum menghadapi kebutuhan pembaruan substansi; faktor penegak hukum menghadapi persoalan konsistensi, integritas, dan pemerataan kapasitas; faktor sarana menghadapi kesenjangan infrastruktur ETLE dan perangkat penindakan; faktor masyarakat menunjukkan partisipasi dan kesadaran yang belum kuat; sedangkan faktor kebudayaan memperlihatkan normalisasi pelanggaran dan kepatuhan yang belum terinternalisasi. Nugroho dan Pujiyono (2022), Sianturi dan Ahmad (2025), serta Dewantara dan Novekawati (2025) mendukung gambaran bahwa kesadaran masyarakat dan perubahan perilaku merupakan tantangan utama.

Sintesis kedua teori memperlihatkan bahwa masalah penegakan lalu lintas bersifat multidimensional. Kelemahan substansi, ketidakmerataan struktur, dan budaya hukum yang permisif saling memperkuat. Karena itu, peningkatan efektivitas tidak cukup dilakukan dengan memperbesar jumlah penindakan. Pembaruan nilai denda dan norma transportasi baru perlu disertai pemerataan ETLE, peningkatan profesionalisme aparat, perbaikan koordinasi, pendidikan keselamatan, dan pembentukan kesadaran intrinsik. Singgamata (2023) menegaskan bahwa teknologi dapat meningkatkan efektivitas penindakan, tetapi perubahan budaya hukum memerlukan pendekatan yang lebih luas dan berkelanjutan.

Tabel 2. Analisis Efektivitas Penegakan Hukum Lalu Lintas

Dimensi	Temuan penelitian	Implikasi
Substansi hukum	Norma relatif lengkap; denda dinilai menurun daya cegahannya; perkembangan	Perlu evaluasi dan pembaruan regulasi.

Struktur hukum	transportasi baru belum terakomodasi komprehensif. ETLE dan E-Tilang memperkuat transparansi, tetapi kapasitas aparat dan infrastruktur belum merata.	Perlu pemerataan teknologi, fasilitas, profesionalisme, dan koordinasi.
Budaya hukum	Kepatuhan masih banyak bersifat situasional dan ekstrinsik.	Perlu pendidikan, sosialisasi, keteladanan, dan internalisasi keselamatan.
Masyarakat	Kesadaran dan partisipasi belum optimal; pelanggaran masih dinormalisasi.	Perlu keterlibatan keluarga, sekolah, komunitas, dan pengguna jalan.

Hubungan antara aturan dan etika pengemudi dapat dijelaskan melalui sifat kewajiban dalam UU LLAJ. Memiliki SIM dan STNK merepresentasikan tanggung jawab administratif; menggunakan helm merepresentasikan tanggung jawab keselamatan; sedangkan mematuhi rambu, marka, dan APILL merepresentasikan tanggung jawab sosial terhadap keteraturan ruang jalan. Ketika kewajiban tersebut dipatuhi hanya karena takut sanksi, hukum bekerja secara eksternal. Sebaliknya, ketika pengemudi mematuhi karena memahami risiko terhadap diri dan pengguna jalan lain, kepatuhan telah berkembang menjadi etika berlalu lintas. Karena itu, keberhasilan UU LLAJ pada akhirnya harus diukur tidak hanya dari jumlah penindakan, tetapi juga dari terbentuknya perilaku aman.

Penelitian juga memperlihatkan pentingnya keseimbangan pendekatan represif dan preventif. Teguran dan edukasi memiliki fungsi pembentukan kesadaran, sedangkan tilang, ETLE, denda, dan pidana memberikan kepastian konsekuensi. Apabila pendekatan represif berdiri sendiri, perubahan perilaku berisiko hanya bertahan selama pengawasan berlangsung. Sebaliknya, edukasi tanpa penegakan yang konsisten dapat kehilangan daya normatif. Temuan ini menjelaskan mengapa teori Friedman dan Soekanto saling melengkapi: norma, institusi, fasilitas, masyarakat, dan budaya harus bergerak dalam arah yang sama.

Dari sisi kebijakan, pemerataan ETLE menjadi penting karena perbedaan kapasitas teknologi dapat menghasilkan perbedaan intensitas penegakan antarwilayah. Penelitian tidak menempatkan ETLE sebagai solusi tunggal, tetapi sebagai instrumen untuk memperkuat objektivitas bukti dan transparansi. Efektivitasnya tetap bergantung pada akurasi data registrasi, prosedur konfirmasi, dukungan personel, serta pemahaman masyarakat terhadap mekanisme elektronik. Oleh sebab itu, penguatan teknologi harus diikuti pembenahan administrasi dan komunikasi publik.

Kebutuhan pembaruan regulasi juga muncul dari perkembangan sosial dan teknologi. Penelitian menilai nilai denda tertentu telah kehilangan sebagian daya cegah karena ditetapkan sejak 2009, sedangkan transportasi berbasis aplikasi dan kendaraan listrik berkembang setelah struktur utama UU LLAJ dibentuk. Kesimpulan tersebut tidak berarti seluruh pengaturan lama tidak berlaku, tetapi menunjukkan perlunya evaluasi kecukupan norma agar kepastian hukum tetap relevan terhadap karakter transportasi kontemporer.

Secara keseluruhan, temuan penelitian menempatkan budaya hukum sebagai akar persoalan yang paling sulit dibenahi. Infrastruktur dapat dibangun dan norma dapat direvisi dalam waktu relatif terukur, tetapi pembentukan kepatuhan intrinsik memerlukan proses pendidikan, pembiasaan, keteladanan, dan konsistensi penegakan. Karena itu, rekomendasi penelitian diarahkan kepada Polri, masyarakat, keluarga, pemerintah, dan institusi pendidikan secara bersamaan agar keselamatan berlalu lintas menjadi nilai kolektif, bukan hanya kewajiban ketika terdapat pengawasan.

SIMPULAN

UU Nomor 22 Tahun 2009 telah mengatur kewajiban pengemudi secara relatif komprehensif melalui SIM, STNK, helm SNI, serta kepatuhan terhadap rambu, marka, dan APILL, dengan penegakan melalui teguran, tilang, E-Tilang, ETLE, denda, dan pidana. Namun, efektivitasnya belum optimal karena kelemahan pembaruan substansi, ketidakmerataan struktur dan sarana, koordinasi, serta budaya hukum yang masih situasional. Polri perlu memperluas penegakan berbasis teknologi dan edukasi; masyarakat perlu membangun kepatuhan intrinsik; pemerintah perlu mengevaluasi sanksi, mengakomodasi perkembangan transportasi baru, memperkuat infrastruktur, dan mendorong pendidikan keselamatan berlalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Kautsar, I., & Muhammad, D. W. (2022). Sistem Hukum Modern Lawrance M. Friedman. *Jurnal Sapientia Et Virtus*, 7(2), 84–99. <https://doi.org/10.37477/Sev.V7i2.358>
- Andilolo, J. P., Tuasikal, H., & Markus, D. P. (2024). Implementasi Hukum Lalu Lintas Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *UNES Law Review*, 6(4), 11717–11729. <https://doi.org/10.31933/Unesrev.V6i4.2135>
- Ardani, D. M., Ari, D., Agustina, D. M., & Ramdani. (2024). Analisis Kesadaran Hukum Masyarakat Di Kota Depok Dalam Tertib Berlalu Lintas. *Jurnal Citizenship Virtues*, 4(1), 638–644. <https://doi.org/10.37640/Jcv.V4i1.1883>
- Arief, B. N. (2008). Kebijakan Hukum Pidana. Kencana Prenada Media Group.
- Dewantara, S., & Novekawati. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Lalu Lintas Pada Operasi Patuh Krakatau 14 S/D 27 Juli 2025 Di Lampung Utara. *Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, 3(4), 4794–4801. <https://doi.org/10.61104/Alz.V3i4.2032>
- Fajar, M., & Achmad, Y. (2010). Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris. Pustaka Pelajar.
- Friedman, L. M. (1975). *The Legal System: A Social Science Perspective*. Russell Sage Foundation.
- Hidayat, T., Semendawai, A. H., & Mawadi, H. (2022). Efektifitas Penindakan Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Menggunakan E-Tilang (Studi Kasus Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung). *Veritas*, 8(2), 166–190. <https://doi.org/10.34005/Veritas.V8i2.2068>
- Indriasih, E. (2023). Efektivitas Fungsi Kepolisian Dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas. *UNDARIS*.

- Kakorlantas Polri. (2024). Korlantas Laporkan Ratusan Ribu Kecelakaan Sepanjang 2023. RRI.Co.Id. <https://Berita.Rri.Co.Id/Nasional/578209/Korlantas-Laporkan-Ratusan-Ribu-Kecelakaan-Sepanjang-2023>
- Khouw, C. J., Noviekayati, I., & Ananta, A. (2023). Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor Terhadap Peraturan Lalu Lintas: Bagaimana Peran Kontrol Diri? *SUKMA: Jurnal Penelitian Psikologi*, 4(1), 166–175. <https://doi.org/10.30996/Sukma.V4i1.9320>
- Kompas.Com. (2024). Pemilik Kendaraan Abaikan Surat Konfirmasi Tilang ETLE, STNK Siap Diblokir. <https://www.kompas.com/tren/read/2024/10/27/203000465/pemilik-kendaraan-abaikan-surat-konfirmasi-tilang-etle-stnk-siap-diblokir>
- Korlantas Polri. (2024). Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Didominasi Oleh Kendaraan Roda Dua. Korlantas Polri. <https://korlantas.polri.go.id/kecelakaan-lalulintas-di-indonesia-didominasi-oleh-kendaraan-roda-dua/>
- Marzuki, P. M. (2010). Penelitian Hukum. Kencana Prenada Media Group.
- Naning, R. (1983). Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas. Bina Ilmu.
- Nasution, N., & Irwansyah, I. (2023). Penegakan Kepatuhan Pengemudi Ojek Online Terhadap Regulasi Lalu Lintas: Analisis Hukum Terhadap Penggunaan Ponsel Saat Berkendara Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009. *Jurnal EDUCATIO: Jurnal Pendidikan Indonesia*, 9(1), 181. <https://doi.org/10.29210/1202322803>
- Nugroho, Y., & Pujiyono, P. (2022). Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak: Analisis Kepastian Dan Penghambat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 4(1), 49–60. <https://doi.org/10.14710/Jphi.V4i1.49-60>
- Panggabean, W. A., Triwiraputra, E. L., Sudarmanto, K., & Arifin, Z. (2024). Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian. *Journal Juridisch*, 2(3), 189–197. <https://doi.org/10.26623/Jj.V2i3.9853>
- Ruusen, A. S., Veibe, S., & Lembong, R. R. (2021). Penegakan Hukum Pidana Karena Kelalaian Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas. *Lex Crimen*, 10(2), 97–108.
- Sari, D. P. Y. P., & Hendriana, R. (2019). Pelaksanaan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas. *Volksgeist: Jurnal Ilmu Hukum Dan Konstitusi*, 2(1), 63–71.
- Setiawan, S. T., Abadi, S., & Aji, R. B. (2024). Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas. *Law And Humanity*, 2(3), 295–313. <https://doi.org/10.37504/Lh.V2i3.660>
- Sianturi, H. M., & Ahmad, A. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Kepatuhan Pengemudi Di Zona Rawan Kecelakaan (Studi Kasus Di Polres Dairi). *Future Academia: The Journal Of Multidisciplinary Research On Scientific And Advanced*, 3(1), 55–71.
- Singgamata, S. (2023). Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui E-Tilang Dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Berlalu Lintas. *Jurnal Hukum Progresif*, 11(1), 23–35. <https://doi.org/10.14710/Jhp.11.1.23-35>
- Soekanto, S. (2008). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. PT Rajagrafindo Persada.

- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2003). Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat. PT Rajagrafindo Persada.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. (2009). <https://Peraturan.Bpk.Go.Id/Details/38654/Uu-No-22-Tahun-2009>
- Wandira, K. Z., Fitriati, & Pratama, B. P. (2025). Efektivitas Pemasangan Rambu Lalu Lintas Terhadap Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Berlalulintas. *Ekasakti Legal Science Journal*, 2(1), 8–15. <https://doi.org/10.60034/06wyv161>
- Wicaksana, A. R., Ambarsari, R. R. D., & Zakaria, F. A. (2023). Penegakan Hukum Tindak Pidana Terhadap Indonesian Escorting Ambulance Yang Melanggar UU No. 22 Tahun 2009. *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum*, 3(4), 157–163. <https://doi.org/10.56393/Nomos.V3i4.2425>