

PRA-KONDISI PELAKSANAAN UULLAJ

Oleh **BS Kusbiantoro**

UULLAJ (UU nomor 14/1992 tentang "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan") ditunda pelaksanaannya hingga 17 September 1993 berdasarkan PERPU nomor 1/1992. Tingginya denda yang dikenakan terhadap pelanggar yang dikeluhkan masyarakat, yang antara lain mendorong penundaannya. Ini dapat dimengerti, mengingat 9 dari 15 pasal ketentuan pidana dalam UULLAJ ditujukan pada pengemudi atau pemilik dan penumpang kendaraan bermotor.

Ketentuan pidana tersebut dijabarkan dalam Bab 13 yang terdiri atas 15 pasal pidana, 1 pasal untuk pelanggaran berulang, dan 1 pasal umum. Ketentuan ini dapat dibedakan atas pidana untuk:

- a. pengemudi, pemilik, serta penumpang kendaraan bermotor (9 pasal),*
- b. pengemudi kendaraan tidak bermotor (1 pasal),*
- c. pengusaha kendaraan umum (3 pasal),*
- d. pembuat atau perakitan dan importir kendaraan bermotor (1 pasal),*
- e. penggunaan jalan di luar fungsinya (1 pasal),*
- f. pelanggaran berulang (1 pasal),*
- g. lain-lain (1 pasal).*

Secara keseluruhan, pengemudi kendaraan bermotor merupakan sasaran utama dari UULLAJ tersebut.

Gambaran menyeluruh tentang ketentuan pidana dalam UULLAJ dapat disarikan berdasar pihak yang terkena, jenis pelanggaran serta ancaman hukumannya; yakni ketentuan terkait dengan: a) kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, b) pengemudi kendaraan bermotor, c) penumpang kendaraan bermotor, d) pengemudi kendaraan tidak bermotor, e) pengusaha angkutan umum, f) pengusaha kendaraan bermotor, g) penggunaan jalan di luar fungsi utamanya, serta ketentuan mengenai pelanggaran berulang dan ketentuan lain-lain.

BS Kusbiantoro

Staf Pengajar Jurusan Teknik Planologi FTSP-ITB dan Wakil Pemimpin Redaksi Jurnal PWK

Pendahuluan

Kendaraan Bermotor

Ketentuan pidana berkenaan dengan kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan. Ancaman hukuman untuk hal ini berupa kurungan setinggi-tingginya mulai dari 2 bulan sampai 6 bulan atau denda maksimum mulai dari Rp. 2 juta sampai Rp. 6 juta. Jenis pelanggaran dibedakan atas pelanggaran yang 'disengaja' maupun 'tidak disengaja'.

Untuk kendaraan yang tidak memiliki kelengkapan tanda bukti lulus uji atau tanda daftar kendaraan, pengemudinya diancam hukuman kurungan maksimum 6 bulan atau denda maksimum Rp. 6 juta. Bila kendaraan tidak dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji atau tanda daftar kendaraan (misalnya pengemudi 'lalai' membawa surat kelengkapan tersebut), maka pelanggaran ini diancam hukuman kurungan dan denda maksimum 2 bulan atau Rp. 2 juta.

Selanjutnya, bila kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan tidak sesuai dengan ketentuan

yang berlaku, maka pemilik, pengemudi, atau pengusaha angkutan umum yang bersangkutan, diancam hukuman kurungan setinggi-tingginya 3 bulan atau denda maksimum Rp. 3 juta. Khusus untuk pelanggaran batas ambang emisi gas buang dan kebisingan suara, dikenakan maksimum 2 bulan kurungan atau denda Rp. 2 juta (Tabel 1).

Pengemudi Kendaraan Bermotor

Ketentuan pidana berkenaan dengan pelanggaran tertib mengemudi. Ancaman hukuman tertinggi ditujukan bagi pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan tanpa menghentikan, menolong korban, serta sekurangnya melapor pada polisi terdekat, yaitu diancam hukuman kurungan maksimum 6 bulan atau denda maksimum Rp. 6 juta. Ancaman hukuman serupa berlaku bagi pengemudi yang tidak memiliki SIM, sedang bila tidak dapat menunjukkan SIM diancam kurungan maksimum 2 bulan atau denda Rp. 2 juta.

Jenis pelanggaran berkenaan dengan ketidakmampuan pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan wajar (misalnya sakit, lelah, mabuk,

Tabel 1
Pelanggaran Berkenaan dengan Kendaraan Bermotor yang Dioperasikan di Jalan

Jenis Pelanggaran	Ketentuan Pidana Maximum	
	Kurungan	Denda
Pasal 13.3 (*) - tidak memiliki tanda bukti lulus uji - tanpa dilengkapi tanda bukti lulus uji	Pasal 56 6 bulan 2 bulan	Rp. 6.000.000 Rp. 2.000.000
Pasal 14.2 & 14.1 (*) - tidak didaftar - tanpa dilengkapi tanda daftar/surat nomor kendaraan	Pasal 57 6 bulan 2 bulan	Rp. 6.000.000 Rp. 2.000.000
Pasal 12.1 (*) - tidak sesuai peruntukannya, tidak memenuhi persyaratan teknis & laik jalan, tidak sesuai kelas jalan	Pasal 54 3 bulan	Rp. 3.000.000
Pasal 50.1 & 50.2 (*) - dengan polusi udara/suara di atas batas ambang	Pasal 67 2 bulan	Rp. 2.000.000

(*) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah

terpengaruh obat bius), tidak menggunakan sabuk pengaman untuk mobil atau helm untuk sepeda motor, serta pelanggaran berbagai tertib lalu lintas lainnya, diancam hukuman kurungan maksimum 1 bulan atau denda maksimum Rp. 1 juta (lihat Tabel 2).

Perlu dicatat, bahwa SIM dapat dicabut maksimum selama 1 tahun bila pengemudi tidak mampu mengemudi secara wajar, juga melanggar ketentuan KUHP (Pasal 359; 360; 405; 408; 409; 410; 492). SIM juga dapat dicabut maksimum selama 2 tahun bila dilakukan pelanggaran serupa dalam waktu kurang dari 1 tahun (Pasal 70).

Selanjutnya, penyidik dapat menyita (menahan) kendaraan bermotor dan/atau surat tanda nomor

kendaraan bermotor, bila (a) kendaraan diduga hasil tindak pidana atau digunakan untuk tindak pidana, (b) pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa, (c) pengemudi tidak dapat menunjukkan tanda bukti lulus uji kendaraan, surat tanda nomor kendaraan atau SIM (pasal 52).

Penumpang Kendaraan Bermotor

Ketentuan pidana berkenaan dengan penumpang kendaraan bermotor. Penumpang yang duduk di samping pengemudi mobil yang tidak mengenakan sabuk pengaman atau penumpang sepeda motor yang tidak mengenakan helm, diancam hukuman kurungan maksimum 1 bulan atau denda maksimum Rp. 1 juta (lihat Tabel 3).

Tabel 2
Pelanggaran Berkenaan dengan Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan

Jenis Pelanggaran	Ketentuan Pidana Maximum	
	Kurungan	Denda
Pasal 27.1 - terlibat kecelakaan lalu lintas tanpa menghentikan, menolong, serta melapor pada pejabat polisi terdekat	Pasal 63 6 bulan	Rp. 6.000.000
Pasal 18.1 (*) - tidak memiliki SIM - tidak dapat menunjukan SIM	Pasal 59 6 bulan 2 bulan	Rp. 6.000.000 Rp. 2.000.000
Pasal 23.1a - tidak mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar	Pasal 60 3 bulan	Rp. 3.000.000
Pasal 23.1b - tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki	Pasal 60 1 bulan	Rp. 1.000.000
Pasal 23.1d - melanggar ketentuan mengenai rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan minimum, tata cara penggandengan dan penempelan kendaraan	Pasal 61 1 bulan	Rp. 1.000.000
Pasal 23.1e - tidak menggunakan sabuk pengaman untuk mobil atau helm untuk sepeda motor atau mobil tanpa rumah-rumah	Pasal 61 1 bulan	Rp. 1.000.000

(*) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah

Tabel 3
Pelanggaran Berkenaan dengan Penumpang Kendaraan Bermotor

Jenis Pelanggaran	Ketentuan Pidana Maximum	
	Kurungan	Denda
Pasal 23.1.2 - penumpang disamping pengemudi mobil tidak memakai sabuk pengaman atau penumpang sepeda motor atau mobil tanpa rumah-rumah	Pasal 61 1 bulan	Rp. 1.000.000

Pengemudi Kendaraan Tidak Bermotor

Ketentuan pidana berkenaan dengan pengemudi kendaraan tidak bermotor. Pengemudi kendaraan tidak bermotor di jalan tanpa persyaratan keselamatan (misalnya rem, lampu, batas maksimum muatan), diancam hukuman kurungan maksimum 7 hari atau denda maksimum Rp. 250.000 (lihat Tabel 4).

Pengusaha Angkutan Umum

Ketentuan pidana berkenaan dengan pengusaha angkutan umum. Pengusaha angkutan umum diwajibkan (a) mengasuransikan kendaraan, barang angkutan maupun pihak ketiga (khususnya berkenaan dengan kemungkinan kerugian harta benda), (b) mengasuransikan awak kendaraan, dan (c) wajib mempunyai ijin. Pelanggaran kewajiban tersebut masing-masing diancam hukuman kurungan maksimum 3 bulan atau denda maksimum Rp. 3 juta (Tabel 5).

Pengusaha angkutan umum wajib pula memperhatikan ketentuan mengenai penggantian pengemudi dalam kaitan dengan (maksimum) waktu kerja dan (minimum) waktu istirahat pengemudi (Pasal 20).

Pengusaha Kendaraan Bermotor

Ketentuan pidana berkenaan dengan pembuat, perakit, serta importir kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus (misalnya kendaraan bermotor derek, pemadam kebakaran dan lainnya). Kelompok ini

wajib memperhatikan ketentuan berkenaan dengan kesesuaian peruntukan, persyaratan teknik dan laik jalan, serta kesesuaian dengan kelas jalan. Pelanggaran ketentuan ini dikenakan hukuman kurungan maksimum 1 tahun atau denda maksimum Rp. 12.000.000 (lihat Tabel 6).

Penggunaan Jalan

Ketentuan berkenaan dengan penggunaan jalan di luar fungsi utamanya. Penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas termasuk penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang mungkin mengganggu tertib lalu lintas, hanya dapat dilakukan setelah memperoleh ijin. Pelanggaran ketentuan ini diancam hukuman maksimum 1 bulan atau denda maksimum Rp. 1 juta.

Pelanggaran Berulang

Dalam ketentuan pidana Pasal 69, ditekankan hukuman yang dikenakan untuk jenis pelanggaran sama yang terulang dalam waktu kurang dari 1 tahun. Untuk pengulangan pelanggaran tersebut, hukuman ditambah sepertiga hukuman kurungan pokok atau denda ditambah setengah dari denda pidana bersangkutan. Artinya, pidana untuk pelanggaran yang terulang dalam kurun waktu kurang dari 1 tahun bertambah berat.

Lain-Lain

Di samping ketentuan pidana di atas, ada beberapa pasal UULLAJ yang berkaitan dengan masyarakat pengguna jalan. Pengemudi, pemilik

Tabel 4
Pelanggaran Berkenaan dengan Kendaraan Tidak Bermotor yang Dioperasikan di Jalan

Jenis Pelanggaran	Ketentuan Pidana Maximum	
	Kurungan	Denda
Pasal 17.1 (*) - tanpa persyaratan keselamatan	Pasal 61 7 hari	Rp. 250.000

(*) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah

Tabel 5
Pelanggaran Berkenaan dengan Pengusaha Angkutan Umum

Jenis Pelanggaran	Ketentuan Pidana Maximum	
	Kurungan	Denda
Pasal 32.1 (*) - tidak mengasuransikan baik terhadap kendaraan maupun kerugian terhadap pihak ketiga (**)	Pasal 64 3 bulan	Rp. 3.000.000
Pasal 33 (*) - tidak mengasuransikan awak kendaraan umum	Pasal 65 3 bulan	Rp. 3.000.000
Pasal 41.2 (*) - tanpa ijin	Pasal 66 3 bulan	Rp. 3.000.000

(*) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah

(**) lihat juga Pasal 45 & 46 mengenai wajib asuransi bagi pengusaha angkutan umum untuk kerugian yang menyangkut harta benda

Tabel 6
Pelanggaran Berkenaan dengan Pengusaha, Perakit, Importir Kendaraan Bermotor

Jenis Pelanggaran	Ketentuan Pidana Maximum	
	Kurungan	Denda
Pasal 12.2 (*) - impor atau membuat/merakit kendaraan bermotor, tidak sesuai peruntukannya, tidak memenuhi persyaratan teknis & laik jalan, tidak sesuai kelas jalan	Pasal 55 1 tahun	Rp. 12.000.000

(*) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah

serta pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap kerusakan jalan dan jembatan atau fasilitas lalu lintas lainnya yang diakibatkannya (Pasal 30). Demikian pula pengemudi kendaraan bermotor bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga akibat kelalaian atau kesalahan pengemudi (Pasal 28). Perkecualian kedua pasal tersebut diberlakukan bila hal tersebut diluar kesalahan pengemudi (Pasal 29).

Selanjutnya, perlu juga dicatat bahwa pengemudi angkutan umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut di perhentian terdekat, bila penumpang dan/atau barang (dianggap) dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan (Pasal 47). Demikian pula pengusaha angkutan umum dapat mengenakan biaya penyimpanan barang, bila barang kiriman tidak diambil oleh penerima dalam waktu yang telah disepakati (Pasal 48).

Masyarakat pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan (Pasal 26). Sebaliknya, penderita cacat mempunyai hak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus, misalnya penyediaan sarana dan prasarana bagi penderita cacat, persyaratan khusus untuk memperoleh SIM, pengoperasian kendaraan khusus penderita cacat (Pasal,49).

Akhirnya, bagi masyarakat pengusaha terbuka pula kemungkinan untuk bekerja sama dengan pemerintah dalam berbagai kegiatan pembangunan terminal (Pasal 9), kegiatan usaha penunjang terminal, seperti toko, warung makan dan perkantoran (Pasal 10), penyelenggaraan fasilitas parkir umum --gedung parkir dan taman parkir (Pasal 11), kemungkinan berpartisipasi dalam penyelenggaraan bengkel umum kendaraan bermotor-- untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (Pasal 15), juga pendidikan dan latihan mengemudi (Pasal 19).

Peraturan Pemerintah

Dalam UULLAJ banyak pasal yang masih harus diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah (PP). Dari 16 bab dan 74 pasal dalam UULLAJ, ketentuan mengenai lalu lintas tercakup dalam 50 pasal (Pasal 4 sampai dengan Pasal 54) di-

mana 32 (64%) dari pasal-pasal tersebut perlu diatur lebih lanjut dalam PP.

Artinya, ketentuan pidana pelanggaran atas pasal-pasal tersebut belum dapat dilaksanakan sebelum ada PP-nya. Misalnya, ketentuan pidana mengenai ambang batas pencemaran udara dan kebisingan (Pasal 67) masih menunggu penjabaran lebih lanjut dari pasal 50 (ketentuan persyaratan ambang batas) dalam bentuk PP.

Sejauh ini, pemerintah sedang menyiapkan 4 PP, yaitu mengenai pengaturan lalu lintas jalan raya, pengemudi dan bermotor, angkutan jalan dan perijinan, serta pemeriksaan dan penyidikan di jalan (KOMPAS, 29 Maret 1993). Diharapkan, PP yang sedang digodok itu siap untuk segera dimasyarakatkan. Dalam arti, masyarakat pengguna jalan sebagai sasaran UU/PP tersebut serta berbagai pihak yang terkait dengan pelaksanaan UULLAJ mulai dilibatkan dalam pematangan PP tersebut.

Hal ini penting, mengingat beragamnya lembaga/aktor yang terlibat dalam permasalahan lalu lintas. Koordinasi, integrasi serta sinkronisasi merupakan hal mutlak dalam keberhasilan pelaksanaan UULLAJ. Pemasyarakatan tersebut merupakan 'conditioning' untuk memperoleh komitmen politik serta dukungan masyarakat.

Pra-Kondisi Pelaksanaan UULLAJ

Pemasyarakatan UULLAJ

Keberhasilan pelaksanaan suatu ketentuan membutuhkan beberapa pra-kondisi (lihat misalnya Paul, 1983): a) "conditioning" lingkungan untuk memperoleh komitmen politik serta dukungan masyarakat; b) penyiapan sumber daya manusia maupun kelengkapan lainnya; dan c) kepemimpinan yang antara lain diwarnai oleh keberanian untuk melakukan terobosan-terobosan baru.

Timbulnya protes pada awal pelaksanaan ketentuan pemakaian helm, timbulnya reaksi keras menjelang pelaksanaan UULLAJ tahun lalu, ketidaksetujuan akan biaya komputerisasi STNK, merupakan contoh-contoh kurangnya pemasyarakatan atau 'conditioning' sebagai persiapan pelaksanaan suatu ketentuan baru.

Permasalahan transportasi atau masalah lalu lintas umumnya hanya gejala atau 'simptom-nya'

saja yang dilihat serta ditanggapi kalangan awam. Ibarat suatu penyakit kompleks, gejalanya mungkin saja serupa dengan penyakit yang umum (misalnya flu). Penanganan flu cukup lewat mantri kesehatan atau dokter umum. Sebaliknya, penanganan suatu penyakit kompleks yang membutuhkan operasi besar membutuhkan tidak saja dokter spesialis serta spesialis lainnya (misalnya ahli bius), tetapi juga kerja sama terpadu seluruh spesialis, bahkan dibutuhkan pula persetujuan dari keluarga pasien. Demikian pula permasalahan transportasi, tidak saja butuh keterlibatan berbagai pakar transportasi, tetapi juga berbagai pihak terkait termasuk partisipasi masyarakat. Pemasyarakatan UULLAJ merupakan salah satu prakondisi untuk memperoleh komitmen politik serta dukungan masyarakat.

Pemasyarakatan UULLAJ dapat dilakukan dengan berbagai cara. Salah satu cara adalah melalui media massa seperti surat kabar, majalah, televisi dan radio. Pemasyarakatan ini juga dapat dilakukan bekerja sama dengan pihak terkait misalnya:

- a. pabrik/perakit/importir/agen penjualan
 - kendaraan bermotor,
 - kendaraan tidak bermotor (misal dalam rangka promosi kelengkapan yang memenuhi persyaratan bagi sepeda khusus/olahraga sehat)
 - kelengkapan kendaraan bermotor seperti sabuk pengaman, helm, dsb (dalam rangka promosi kelengkapan yang memenuhi persyaratan)
 - kelengkapan rambu-rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, serta kelengkapan jalan lainnya
- b. bengkel umum kendaraan bermotor - uji laik kendaraan
 - uji batas ambang emisi gas buangan dan tingkat kebisingan
- c. pabrik/rumah makan/hotel
 - minuman beraikohol (dalam rangka kampanye mengemudi dengan aman)
- d. perusahaan asuransi
 - dalam rangka promosi asuransi untuk angkutan umum
- e. lain-lain
 - organda, koperasi angkutan umum, perusahaan taksi, perusahaan persewaan kendaraan bermotor, perusahaan angkutan pariwisata

- sekolah mengemudi kendaraan bermotor
- ikatan pemilik mobil, ikatan pemilik sepeda motor, ikatan sepeda sehat, ikatan pengemar mobil antik, dsb

Pemasyarakatan tersebut dapat berupa berbagai bentuk kegiatan, misalnya perlombaan untuk berbagai golongan umur, penyelipan pertanyaan atau penyebaran bahan cetak lainnya dalam rally kendaraan bermotor, rally sepeda, motor-cross, perlombaan untuk pengemudi angkutan umum, perlombaan ketangkasan mengemudi lainnya, acara kuis, acara show, teka-teki silang, penyuluhan, pameran, seminar, dan perlombaan karya tulis.

Diharapkan, keterlibatan masyarakat dalam menanggapi serta menyempurnakan berbagai PP yang sedang disiapkan itu sekaligus juga merupakan 'conditioning' bagi kesiapan mereka untuk menghadapi pelaksanaan UULLAJ dengan PP-nya. Selanjutnya, proses pemasyarakatan yang juga melibatkan berbagai lembaga pelaksana terkait, diharapkan merupakan 'conditioning' bagi lembaga bersangkutan sebagai bagian awal dari proses pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM).

Masalah Kesiapan SDM

Penyesuaian tujuan dengan pelaksanaan, atau lebih khusus penyesuaian antara tujuan/target ('goals') dengan alat ('means') yang tersedia, merupakan salah satu upaya yang dibutuhkan untuk membantu keberhasilan pelaksanaan suatu UU; dibutuhkan penyesuaian atau perbaikan 'means' untuk mencapai tujuan/target, atau penyesuaian target berdasar keterbatasan 'means'.

Salah satu ukuran keberhasilan pelaksanaan suatu undang-undang adalah tercapai/tidaknya tujuan yang digariskan dalam undang-undang tersebut. Dalam UULLAJ (Pasal 2 dan 3) antara lain dinyatakan, bahwa tujuan transportasi jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan aman, tertib, nyaman, dan sebagainya; terpadu dengan moda transportasi lain; menunjang pembangunan dan pemerataan, dan seterusnya.

Dalam kenyataan, banyak timbul masalah akibat ketidaksesuaian pelaksanaan dengan tujuan yang digariskan. Contohnya, ketentuan pemakaian helm yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan seperti yang diharapkan dalam tujuan

utama ketentuan tersebut. Banyak helm asal numpang di kepala yang akan terlepas sebelum pengemudi/penumpang jatuh. Pemakaian 'helm' tersebut sekedar 'memenuhi' ketentuan tanpa mempedulikan fungsinya.

Contoh lain, komputerisasi SIM untuk memperlancar proses pembuatan SIM. Dalam pelaksanaannya, sumber daya manusia (SDM) di belakang komputerisasi tersebut belum didukung oleh etos kerja yang memadai (KOMPAS, 29-3-1993). Akibatnya, hasil yang dicapai agak melenceng dari maksud dan tujuan semula.

Dalam menyongsong PJPT-II dimana SDM, Iptek serta kesadaran hukum merupakan unsur penting yang ditonjolkan dalam GBHN, contoh kasus 'helm' atau 'komputerisasi SIM' di atas diharapkan tidak terulang. Uraian berikut coba memberikan kemungkinan timbulnya berbagai permasalahan seperti kasus-kasus di atas yang seyogyanya diperhatikan dalam menyusun strategi pelaksanaan UULLAJ; khususnya masalah kesiapan sumber daya manusia serta kelengkapan lain untuk pelaksanaan ketentuan UULLAJ tersebut. Misalnya apakah pemerintah telah mempunyai informasi cukup mengenai dampak pelaksanaan UU/PP tersebut terhadap kesiapan sistem pengadaannya?

Beberapa permasalahan yang diperkirakan akan muncul antara lain:

Permintaan SIM Baru

Berapa banyak pengemudi (angkutan umum) yang belum mempunyai SIM serta akan terkena dampak pelaksanaan ketentuan mengenai SIM; apa/bagaimana persiapan lembaga penyedia kelengkapan SIM, khususnya kepolisian, dalam mengantisipasi lonjakan permintaan SIM; apakah kebutuhan tersebut dapat dilayani hanya dengan perbaikan serta penyempurnaan sistem/proses pembuatan SIM; atukah akan disiapkan suatu pembuatan SIM massal; atukah pihak kepolisian mengikutsertakan lembaga lain, termasuk lembaga swasta, untuk membantu menanggulangi lonjakan kebutuhan tersebut; atukah pelayanan SIM tersebut dilakukan secara bertahap mengingat ketidakmampuan lembaga penyedia kelengkapan SIM

Pelanggaran LLAJ

Diberlakukannya ketentuan pidana yang lebih

keras untuk pelanggaran tertentu atau pelanggaran serupa yang terulang dalam kurun waktu tertentu (Pasal 70), menuntut sistem informasi yang baik; bagaimana pihak pemerintah mengantisipasi hal ini dalam sistem informasinya --bagaimana sistem perekaman jenis serta waktu pelanggaran oleh kendaraan dan/atau pengemudi tertentu (di Amerika misalnya, polisi bermobil yang sedang patroli dengan komunikasi radio dapat dengan mudah memonitor lewat sistem informasi komputer nomor-nomor mobil yang sedang diparkir di tepi jalan, nomor-nomor mobil yang telah berulang melakukan pelanggaran dapat dengan mudah dideteksi).

Ketentuan Tidak Laik Mengemudi

Apakah tersedia prosedur serta kelengkapan untuk memonitor ketidakmampuan pengemudi mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar (misal mabuk, yang diperkirakan dalam waktu yang tidak terlalu lama mungkin akan menjadi salah satu masalah besar di kota-kota besar Indonesia); apakah telah disiapkan prosedur/ kelengkapan lain untuk membantu mencegah timbulnya masalah tersebut (misal ketentuan untuk pihak penjual minuman keras, penyelenggara pesta, dsb); atau lebih jauhantisipasi kemungkinan perlunya pusat rehabilitasi (alkohol dan obat bius).

Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki

Bagaimana ketentuan mengenai keselamatan pejalan kaki akan diterapkan, khususnya mengingat masih kurangnya kelengkapan untuk pejalan kaki (kaki lima/'trottoir', jembatan penyeberang, dsb); misal siapa yang disalahkan bila pejalan kaki tertabrak mobil di jalan yang tidak dilengkapi dengan 'trottoir' atau jembatan penyeberang --apakah kedua belah pihak dapat menuntut pemerintah yang lalai menyediakan kelengkapan keselamatan pejalan kaki.

Ketentuan untuk Penderita Cacat

Bagaimana pula ketentuan mengenai penderita cacat yang berhak untuk mendapat pelayanan khusus; penyediaan prasarana dan sarana khusus bagi penderita cacat harus diterjemahkan dengan sangat hati-hati; misal di Amerika pada 1970-an dengan semangat serupa untuk

pemberian hak khusus pada penderita cacat, bis-bis angkutan umum dirancang khusus untuk melayani juga penderita cacat, hingga mereka yang berkursi roda dapat dengan mudah dinaik-turunkan dengan semacam tangga naik-turun khusus, demikian juga disediakan tempat khusus untuk penempatan kursi-kursi roda tersebut dalam bis --langkah ini akhirnya tidak diteruskan karena lebih mahal dibanding dengan penyediaan layanan khusus untuk penderita cacat tersebut (misal dengan pelayanan yang disebut dial-a-ride dengan menggunakan kendaraan khusus yang terpisah dari kendaraan angkutan umum); ketentuan tersebut juga dapat berdampak terhadap rancangan khusus untuk kelengkapan pejalan kaki, misal dengan rancangan khusus pada 'trottoir' atau 'akses' ke gedung-gedung umum yang dapat dilalui oleh kursi roda dsb (jangan rancangan khusus untuk penderita cacat, rancangan 'trottoir' yang ada banyak yang tidak memenuhi persyaratan tingkat pelayanan yang memadai untuk pejalan kaki); pelaksanaan ketentuan dengan latar belakang maksud baik kemanusiaan tersebut seyogyanya diterjemahkan secara hati-hati.

Kelengkapan Sabuk Pengaman

Berapa banyak sabuk pengaman yang dibutuhkan kendaraan bermotor yang belum memiliki kelengkapan tersebut; bagaimana dengan persyaratan teknis keselamatan sabuk pengaman tersebut; bagaimana persyaratan teknis sabuk pengaman berdasar berbagai jenis kendaraan bermotor yang ada (sedan, truk, dan sebagainya); produk apa yang diakui telah memenuhi persyaratan atau cara pemasangan teknis seperti apa yang disyaratkan; bagaimana mencegah dampak lonjakan permintaan dalam detik-detik terakhir tanggal diberlakukannya ketentuan tersebut; apakah akan diterapkan pelaksanaan bertahap berdasar jenis kendaraan serta lokasi/daerah.

Ketentuan Batas Ambang

Bagaimana penentuan batas ambang pencemaran udara serta suara; berapa banyak kendaraan yang diperkirakan tidak dapat memenuhi ketentuan di atas; apakah dampak biaya yang ditimbulkan terjangkau oleh pemilik kendaraan khususnya pengusaha angkutan umum tanpa menimbulkan dampak sampingan

terhadap tarif penumpang angkutan umum; apakah bengkel umum yang berfungsi menangani permasalahan ambang batas tersebut telah siap untuk menampung lonjakan permintaan yang terjadi; apa alat kelengkapan anti pencemaran udara/suara yang diakui; bagaimana pemantauan batas ambang tersebut, apakah pejabat/penyidik memiliki cukup kelengkapan alat monitor tersebut; dan banyak lagi.

Ketentuan Kendaraan Laik Jalan

Pertanyaan serupa untuk persyaratan teknik dan laik jalan bagi kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan; misal pelaksanaan ketentuan mengenai angkutan pedesaan diharapkan tidak akan melumpuhkan pelayanan tersebut karena kendaraan yang ada diduga tidak memenuhi persyaratan; diharapkan kita dapat belajar dari kasus perkapalan dimana dampak dari ketentuannya adalah melemahnya armada perkapalan yang antara lain mengakibatkan industri perikanan kurang bahan baku karena tidak ditunjang armada kapal yang memadai.

Wajib Asuransi

Pelaksanaan ketentuan mengenai wajib asuransi (untuk kendaraan, awak serta pihak ketiga) bagi pengusaha angkutan umum seyogyanya juga disiapkan dengan baik; misal apakah lembaga asuransi telah siap untuk menutup wajib asuransi pengusaha angkutan umum tersebut, khususnya mengingat relatif tingginya angka kecelakaan angkutan umum (sebagai akibat sistem setoran yang pada gilirannya memaksa pengemudi untuk mengejar penumpang penumpang sebanyak-banyaknya dalam waktu sesingkat mungkin); bagaimana dengan dampak dari (tingginya) biaya wajib asuransi tersebut yang mungkin akan diteruskan/dibebankan oleh pengusaha pada tarif penumpang; bagaimana dengan dampak terhadap kemampuan daya beli penumpang angkutan umum serta dampaknya terhadap perekonomian kota yang bersangkutan; apakah pengusaha yang tergabung dalam koperasi angkutan umum memperoleh premi asuransi khusus yang tidak terlalu memberatkan mereka; ataukah pengusaha angkutan umum yang melatih pengemudinya lewat sekolah mengemudi tertentu memperoleh premi khusus; ataukah premi khusus tersebut diberikan pada pengusaha

yang memiliki kinerja yang baik (misal angka kecelakaan rendah); bagaimana pelaksanaan wajib asuransi tersebut dalam waktu dekat.

Peran Paratransit

Ketentuan mengenai pengangkutan orang dengan memungut pembayaran hanya dilakukan dengan kendaraan umum (Pasal 35) hendaknya diterjemahkan tidak terlalu kaku; misal bagaimana dengan jenis pelayanan paratransit seperti 'car-pool' atau 'van-pool' yang melayani pekerja atau pelajar sekolah pada jam-jam sibuk, apakah jenis ini termasuk jenis angkutan umum dengan segala ketentuannya atau justru kendaraan bermotor yang diberikan keringanan/perangsang khusus karena kontribusinya terhadap pengurangan kemacetan lalu lintas pada jam-jam puncak.

Penyiapan SDM

Pelaksanaan UULLAJ membutuhkan keterlibatan terutama dari pihak-pihak pelaksana di lapangan. Salah satu pihak yang langsung berhubungan dengan masyarakat adalah polisi lalu lintas. Apakah polisi lalu lintas telah siap menghadapi pelaksanaan UU tersebut. Apakah mereka telah dibekali dengan prosedur serta kelengkapan lain untuk pengamanan tersebut.

Pengikutsertaan mereka dalam proses pematangan UU dengan PP-nya diharapkan akan ikut membantu mempersiapkan mereka dalam pengamanan pelaksanaan UU tersebut. Mereka tidak hanya dapat memberikan masukan berdasar pengalaman lapangan yang dimiliki, tetapi juga kebutuhan kelengkapan yang dibutuhkan, sekaligus pemahaman atau penghayatan bagi mereka akan makna/tujuan dari UU tersebut.

Selanjutnya bila mereka telah dibekali dengan pengetahuan serta keahlian dan juga kelengkapannya, apakah mereka telah siap untuk berpanas-berhujan di jalan mengamankan pelaksanaan UU tersebut. Salah satu faktor penting yang menentukan etos kerja yang diharapkan adalah terjaminnya rasa keamanan kerja, misal terjaminnya gaji atau imbalan yang cukup.

Berbagai bentuk kerjasama atau kemitraan yang telah disinggung di depan yang melibatkan pihak

pemerintah, swasta serta masyarakat, perlu dipikirkan kemungkinannya untuk meningkatkan kesejahteraan polisi lalu lintas. Misalnya kemitraan yayasan kesejahteraan kepolisian dengan pihak swasta/masyarakat dalam penyelenggaraan kegiatan usaha penyelenggaraan bengkel umum kendaraan bermotor dan usaha pendidikan dan latihan pengemudi.

Selanjutnya, dalam menghadapi kemungkinan melonjaknya arus permintaan SIM serta kelengkapan lain, maka pihak (yayasan kesejahteraan) kepolisian dapat pula bermitra dengan swasta/masyarakat untuk menyelenggarakan pelayanan untuk mengantisipasi ledakan permintaan tersebut. Bila kemitraan berdampak positif, maka dapat dilanjutkan tidak sekedar untukantisipasi jangka pendek. Bentuk-bentuk manajemen masa depan yang melibatkan kemitraan pemerintah-swasta-masyarakat ini seyogyanya dipikirkan sebagai kemungkinan untuk meningkatkan pelayanan pada masyarakat.

Diharapkan bentuk-bentuk kerjasama di atas dapat membantu meningkatkan kesejahteraan serta rasa aman yang dibutuhkan oleh polisi lalu lintas tersebut, untuk selanjutnya memungkinkan terciptanya etos kerja yang diharapkan dalam PJPT-II mendatang. Diharapkan hal ini sejalan pula dengan keinginan Pangab baru yang dalam program kerjanya ingin memberikan perhatian khusus pada angkatan kepolisian.

Tentunya bentuk-bentuk kerjasama di atas dapat pula dipikirkan kemungkinan penerapannya untuk berbagai lembaga pemerintah, khususnya dalam rangka menuju kemandirian pemerintah dan juga menuju desentralisasi atau otonomi daerah. Sebagai contoh, dengan telah menjamurnya kegiatan bersepeda (sehat) diberbagai kota besar, sepeda khusus tersebut bukan lagi kendaraan masyarakat kecil, tetapi termasuk kendaraan mewah, hal ini membuka kemungkinan kerjasama Pemda dengan ikatan penggemar sepeda dalam pemungutan pajak sepeda (mewah).

Beberapa bentuk kerjasama di atas merupakan contoh dari kreativitas atau inovasi pimpinan lembaga yang bersangkutan. Demikian pula kemampuan untuk membangun kerjasama tim, koordinasi dengan berbagai pihak yang terkait, merupakan contoh lain sifat kepemimpinan yang diharapkan. Kepemimpinan ini merupakan bagian dari manajemen modern dimana hal ini

merupakan pra-kondisi ketiga untuk suksesnya pelaksanaan UU tersebut.

Uraian di atas lebih mengarah pada pengembangan SDM. Hal ini membutuhkan waktu. Bagaimana dengan kesiapan SDM dalam waktu dekat menghadapi pelaksanaan UU tersebut, apakah cukup tersedia polisi lalu lintas dengan segala kelengkapannya, cukup tersedia aparat Departemen Perhubungan serta aparat lembaga terkait lainnya dengan kelengkapannya, apakah cukup tersedia hakim dengan kelengkapannya, apakah cukup tersedia pembela/LBH bagi terduga yang menolak tuduhan pelanggaran yang dikenakan, khususnya mengingat tingginya ancaman denda. Segi kuantitas dan kualitas SDM ini seyogyanya merupakan pula salah satu pertimbangan penting dalam penyusunan strategi pelaksanaan UU tersebut.

Perlu dicatat pula bahwa bentuk kemitraan pemerintah-swasta-masyarakat masih relatif baru di Indonesia. Reaksi-reaksi keras terhadap komputerisasi STNK, merupakan contoh ketidak siapan pihak-pihak terkait. Dibutuhkan pendewasaan hubungan atau bentuk kemitraan tersebut khususnya untuk pihak swasta yang terjun dalam penyediaan pelayanan umum ("public services").

Penutup

Diharapkan dengan memperhatikan berbagai kendala serta dampak dari pelaksanaan UU tersebut, maka contoh kasus pelecehan ketentuan pemakaian 'helm' dapat dicegah, sehingga pelaksanaan UU tersebut mencapai tujuan sesuai dengan apa yang telah digariskan.

Ancaman hukuman maximum yang telah menimbulkan reaksi keras seyogyanya diterjemahkan dengan mempertimbangkan kendala dan dampak di atas. Meskipun dalam teori hakim dapat menjatuhkan hukuman jauh di bawah ancaman hukuman maximum tersebut, tetapi dampak psikologis dari tingginya ancaman hukuman tersebut terhadap masyarakat sangat besar. Demikian pula oknum yang tidak bertanggung jawab mungkin akan lebih tergoda untuk menyalahgunakan wewenangnya untuk menakut-nakuti masyarakat pengguna jalan. Dampak psikologis ini bahkan dapat merupakan bumerang hingga tujuan utama dari UU tersebut tidak tercapai.

Penjelasan mengenai ancaman hukuman maximum seyogyanya diberikan secara rinci. Misalnya, dalam 1-2 tahun pertama, ancaman denda maksimum yang diberlakukan adalah sebesar 1-2% dari angka yang tercantum dalam UULLAJ; dalam 3-5 tahun berikut ancaman denda maksimum naik menjadi 3-5% dan ancaman hukuman untuk pelanggaran pertama besarnya cukup realistis serta terjangkau masyarakat pemakai jalan, sebaliknya untuk berbagai pelanggaran tertentu dapat dikenakan hukuman lebih berat, terutama untuk pelanggaran yang terulang dalam kurun waktu tertentu. Penjelasan tersebut seyogyanya ditujukan tidak hanya pada masyarakat tetapi juga pada aparat pengaman pelaksanaan UU tersebut.

Hukuman bertahap tersebut tentunya membutuhkan dukungan sistim informasi yang memadai, hingga tercegah pula kemungkinan penyalahgunaan oleh pelanggar hukum. Misal bagi pelanggar kambuhan akan lebih memilih membuat SIM baru (misal dengan melapor 'hilang') daripada menanggung beban hukuman yang makin berat. Hal ini dapat dicegah dengan sistim informasi SIM yang baik.

Berbagai langkah persiapan serta pra-kondisi yang seyogyanya dilakukan untuk keberhasilan pelaksanaan UULLAJ dapat diusulkan, antara lain:

- pemasyarakatan UU serta konsep PP yang sedang disusun sedini mungkin, termasuk penjelasan pedoman pelaksanaan ketentuan pidana maximum berdasar kondisi yang realistis, untuk mencegah dampak psikologis masyarakat serta dampak negatif lainnya; pemasyarakatan ini tidak hanya untuk mendapatkan masukan penyempurnaan, tetapi terutama untuk 'conditioning' masyarakat serta pihak-pihak yang terlibat lainnya -- untuk menghasilkan komitmen politik serta dukungan dari masyarakat
- program pentahapan pelaksanaan berdasar kendala 'means' sertadampak negatif yang mungkin timbul, untuk menjaga agar pelaksanaan dapat tercapai sesuai dengan tujuan yang lebih realistis; langkah ini merupakan kemungkinan penyesuaian target yang disesuaikan dengan keterbatasan/kemampuan 'means' yang ada; misal pentahapan pelaksanaan berdasar waktu dan juga daerah tertentu untuk ketentuan pidana berkenaan dengan: a) kelengkapan kendaraan bermotor, b) pelanggaran tertib

pengemudi kendaraan bermotor, c) penumpang kendaraan bermotor, d) pengemudi kendaraan tidak bermotor, e) wajib asuransi bagi pengusaha angkutan umum, f) pembuat, perakitan serta importir kendaraan bermotor, dan sebagainya

- langkah pengamanan untukantisipasi loncatan permintaan untuk pemenuhan persyaratan menjelang detik-detik akhir tanggal diberlakukannya UU/PP tersebut; antisipasi persiapan SDM secara kuantitas untuk jangka pendek maupun pengembangan kualitas untuk jangka yang lebih panjang; langkah-langkah antisipasi tersebut merupakan pra-kondisi dalam rangka penyesuaian 'means' dengan segala kendalanya untuk mencapai tujuan yang telah digariskan
- penerapan manajemen modern yang diwarnai oleh sikap kepemimpinan yang inovatif/kreatif untuk melakukan berbagai terobosan menuju kemandirian, termasuk kemungkinan pengembangan bentuk-bentuk kemitraan pemerintah-swasta-masyarakat; juga semangat serta kemampuan untuk koordinasi serta bekerja-sama dengan berbagai pihak yang terkait

Diharapkan langkah-langkah di atas tidak hanya ikut membantu mencegah kemungkinan timbulnya reaksi keras dikemudian hari, tetapi juga sekaligus mempersiapkan masyarakat pengguna jalan serta aparat pelaksana dan pengamanan UU tersebut. Penjelasan pihak pemerintah untuk secara terbuka mengakui akan melaksanakan UULLAJ secara bertahap merupakan sikap keterbukaan menuju masyarakat yang berkesadaran hukum. Secara keseluruhan diharapkan pelaksanaan UULLAJ dapat diterapkan sesuai dengan pedoman yang terkandung dalam GBHN □

Daftar Pustaka

- Drucker, P.F. (1981), *Managing in Turbulent Times*, Pan Books Ltd
- Koontz, H. (1981), "Making Strategic Planning Work", dalam L. Reinhardt et al eds, *The Practice of Planning Strategic, Administrative, and Operational*, Van Nostrand Reinhold Company
- Kusbiantoro, BS (1989), "Van Pool Systems in Bandung", makalah dipresentasikan dalam konferensi CODATU, Jakarta, April 1989
- Kusbiantoro, BS (1993), "Manajemen Kota Indonesia", *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*
- Murakami, T. and T. Nishiwaki et al, Nomura Research Institute (1991), *Strategy for Creation*, Woodhead Publishing Limited
- Murakami, T. (1990), "Creation Intensification and Japanese Companies - preparing for the Fourth Wave", dalam *Japanese Corporate Strategy for Creation: preparing for the fourth wave*, NRI Forum International
- Nasbitt, J. and P. Aburdene (1990), *Megatrends 2000: Ten New Directions for the 1990's*, New York: William Morrow and Company
- Nishiwaki, T. (1990), "Creagement: management for creation", dalam *Japanese Corporate Strategy for Creation: preparing for the fourth wave*, NRI Forum International
- Paul, S. (1983), *Strategic Management of Development Programmes: guidelines for action*, International Labour Office
- Porter, M.E. (1985), *Competitive Advantage: creating and sustaining superior performance*, The Free Press
- Schwartz, P. (1992), "The Art of The Long View", *World Executive's Digest*, October 1992
- _____. Undang-Undang No. 14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

KOSA KATA PERANGKUTAN

SUWARDJOKO WARPANI

ANGKUTAN	= transport
PERANGKUTAN	= transportation
ANGKUTAN UMUM PENUMPANG	= public transportation
ANGKUTAN UMUM BARANG	= cargo transportation
BANGKITAN LALU-LINTAS	= traffic/trip generation
BEBAN LALU-LINTAS	= traffic assignment
DANGAU	= shelter
JALAN BUNTU	= cul de sac
JALAN ELAK	= by pass
JALUR	= trace (track)
JAM SEPI	= off peak hour
JAM SIBUK	= peak hour
KEMILIKAN	= ownership
LAJUR	= lane
LALULINTAS	= traffic
LINTASAN	= route
MARK JALAN	= road marking
PARKIR	= parking
PEMARKIR	= petugas parkir;
PEPARKIR	= yang memarkir kendaraan
PEPERGIAN	= trip
PERHENTIAN BUS	= bus stop
PERJALANAN	= travel
ULANG-ALIK	= commute