

**KEPATUHAN PENGENDARA SEPEDA MOTOR MENYALAKAN  
LAMPU DI SIANG HARI DI KOTA BENGKULU DITINJAU DARI  
HUKUM ISLAM**



**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Hukum (S.H)  
Dalam Ilmu Syariah dan Hukum

**Oleh :**

**ICE OKTAVIANI**  
**NIM. 1316150509**

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA  
FAKULTAS SYARIAH  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI IAIN BENGKULU  
BENGKULU, 2019 M/ 1440 H**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul "Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu di Siang Hari di Kota Bengkulu Ditinjau Dari Hukum Islam". Oleh Ice Oktaviani NIM. 1316150509. Program Studi Hukum Tata Negara Jurusan Syari'ah, telah diuji dan dipertahankan di depan Tim Sidang Munaqasyah Fakultas Syari'ah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu pada :

Hari : Selasa

Tanggal : 30 April 2019

Dinyatakan LULUS. Telah diperbaiki, dapat diterima dan disahkan sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana dalam bidang Hukum Tata Negara dan diberi gelar Sarjana Hukum (S.H)

Bengkulu, 16 Mei 2019 M

10 Ramadhan 1440 H

Dekan Fakultas Syariah



Dr. Imam Mahdi, S.H., M.H

NIP. 196503071989031005

Tim Sidang Munaqasyah

Ketua

Drs. Supardi, M.Ag

NIP. 196504101993031007

Penguji I

Dr. Toha Andiko, M.Ag

NIP. 1975082720031001

Sekretaris

Fauzan, M.H

NIP. 197707252002121003

Penguji II

Etry Mike, M.H

NIDN. 2019118801

## **SURAT PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Skripsi yang berjudul “Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Di Siang Hari Di Kota Bengkulu Ditinjau dari Hukum Islam.” Adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di IAIN Bengkulu maupun di Perguruan Tinggi Lainnya.
2. Skripsi ini murni dari gagasan, pemikiran, dan rumusan saya sendiri tanpa bantuan yang tidak sah dari pihak lain kecuali arahan dari tim pembimbing.
3. Di dalam skripsi ini tidak terdapat hasil karya atau pendapat yang telah ditulis atau di publikasikan orang lain, kecuali kutipan secara tertulis dengan jelas dan di cantumkan sebagai acuan dalam naskah saya dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan pada daftar pustaka.
4. Bersedia skripsi ini diterbitkan di Jurnal Ilmiah Fakultas Syari’ah atas nama saya dan dosen pembimbing saya.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidak benaran pernyataan ini, saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar sarjana, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma dan ketentuan yang berlaku.

Bengkulu, Februari 2019 M  
Jumadil Akhir 1440 H

Mahasiswa yang menyatakan

Ice Okta viani  
NIM : 1316150509

## **ABSTRAK**

Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Di Siang Hari Di Kota Bengkulu Ditinjau Dari Hukum Islam Oleh Ice Okta Viani NIM : 1316150509

Berdasarkan gambaran dan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka didapatkan rumusan masalah sebagai berikut. 1. Bagaimana kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu? 2. Bagaimana tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu? Tujuan peneliti ini adalah untuk mengetahui 1. Kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu. Bahwa kepatuhan masyarakat untuk menyalakan lampu berdasarkan Undang-Undang tersebut belum sepenuhnya berlaku hal ini disebabkan karena masyarakat / warga tersebut lebih memilih untuk menghemat onderdil sepeda motor seperti penggunaan Aki yang berlebihan dari menyalakan lampu utama pada sepeda motor membuat cepat habis/ mati, sehingga Aki lebih mudah rusak dan menjadi pemborosan. Kemudian lampu kendaraan yang digunakan menjadi berumur pendek atau cepat putus sehingga ini menyebabkan keborosan bagi pengguna kendaraan itu sendiri.

Dalam hukum islam kepatuhan tersebut seharusnya di Taati. Hal itu seperti yang kita ketahui bahwasanya apa yang diberikan dan dikeluarkan oleh seseorang pemimpin tersebut termasuk dalam kepatuhan menyalakan lampu disiang hari merupakan sebuah kewajiban atau sebuah keharusan bagi warga Negara yang baik sebagaimana dalam hukum islam itu sendiri untuk mematuhi pemimpin. Terlebih lagi bahwa meyalakan lampu itu bertujuan untuk kepentingan masyarakat itu sendiri untuk mengurangi angka-angka kecelakaan lalu lintas khususnya roda dua dan megurangi angka kematian dijalan.

Kata kunci : Sepeda Motor, Menyalakan Lampu Di Siang Hari, Hukum Islam

## *MOTTO*

*"Awali hidup dengan mimpi*

*Karena mimpi akan melahirkan sebuah impian*

*Sebab impian adalah jembatan menuju kesuksesan*

*Dan keyakinan merupakan kunci dari keberhasilan*

*Saya tidak pernah memikirkan kegagalan*

*Karena memikirkan kegagalan sama dengan merencanakan*

*Kegagalan adalah batu loncatan menuju sukses*

*Karena saya yakin bahwa kebahagiaan sedang menanti sebuah perjuangan"*

## PESEMBAHAN

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT, kita memujinya dan meminta pertolongan, pengampunan serta petunjuk kepadanya. Kita berlindung kepada Allah dari kejahatan diri kita dan keburukkan amal kita. Barang siapa mendapat dari petunjuk Allah, maka tidak akan ada yang menyesatkannya dan barang siapa yang sesat maka tidak ada pemberi petunjuk baginya aku bersaksi bahwa tidak ada Tuhan selain Allah dan bahwa Muhammad adalah Hamba dan Rasulnya.

Semoga do'a shalawat tercurah pada junjungan dan suri tauladan kita Nabi Muhammad SAW, keluarganya, dan sahabat serta siapa saja yang mendapat petunjuk hingga hari kiamat...Amin

Saya ucapkan untuk tiap tawa yang tak ternilai, untuk tiap tangis yang terhapus, untuk tiap jatuh bangun, untuk peluang ditengah putus asa, untuk tiap doa dan dukungan, untuk segala macam pembelajaran dan ini semua juga saya persembahkan untuk : :

- Allah SWT yang telah memberikan kesehatan, rahmat , hidayah, rezeky dan semua yang saya butuhkan Allah SWT sutradara terhebat yang Maha segalanya.
- Mamaku tercinta yang telah melahirkan, merawat, membesarkan aku hingga dewasa yang setiap tangis dalam shalat dan tahajudnya tak pernah lelah mendoakan anakkmu ini agar sukses selalu terimakasih banyak ma
- Bapakku yang tersayang terimakasih telah memberikan semangat di setiap tetesan keringatnya selalu menjadi pahlawan untukku dan memberikan dukungan
- Kakakku, ayukku Hetty, dodoku ike, adekku nabilah, adek sepupuku nelda, terimakasih banyak sudah menjadi penasehat yang baik untukku dan pendorong dalam kesuksesanku
- Bapak Drs.Supardi M,Ag dan Bapak Fauzan M.H terimakasih atas segala bantuan dan bimbingan dan motivasi selama ini

- Teman-teman seperjuanganku Hukum Tata Negara yang selalu memberikan dukungan dalam menjalankan ini semuanya
- Sahabat-sahabatku ( Ika aryanti, Yuli susanti, Oktavia Shanty, Tika Gustianda, Devia, Maya, Ayu, Dina, Yogi Gusman, Ujang sanjaya,) terimakasih banyak sudah membantu sehingga tugas akhir ini selesai
- Untuk teman sekelasku ismi ratna ningsih semangat yuk kamu tuh pinter kemauan kamu kuat perjuangan kamu buat selesai aku yakin ayuk ismi bisa. Dan untuk fitri jangan nyerah fit sedikit lagi kamu tuh jangan putus kuliah Cuma karna pembimbing gak ada lagi semuanya ada jalan keluar semangat ya kalian.
- Untuk kendaraanku si BEAT putih yang selalu berusaha mengantar aku bualak balik kampus hujan panas you are thr best ride I ever have I love U.....
- Almamaterku tercinta Institut Agama Islam Negeri Bengkulu

## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrohmanirohim*

*Alhamdulillah rail'alamiin*, segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT Yang Maha Esa, berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu di Siang Hari di Kota Bengkulu ditinjau dari Hukum Islam”. Sholawat dan salam penulis sampaikan semoga senantiasa dilimpahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SWT yang telah membawa umatnya ke jalan yang lurus dan diridhai Allah SWT.

Adapun tujuan penulisan skripsi ini untuk memenuhi salah satu syarat guna untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H) pada Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu. Dalam proses penyusunan skripsi ini izinkan penulis mengucapkan terimakasih teriring doa semoga menjadi amal ibadah dan mendapat balasan dari Allah SWT, kepada:

1. Prof. Dr. H. Sirajuddin, M, M.Ag, MH, selaku Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN)Bengkulu yang telah mengizinkan saya menuntut ilmu dikampus ini.
2. Dr. Imam Mahdi, SH.,MH selaku Dekan Fakultas Syariah IAIN Bengkulu yang telah sabar dalam memberi pengarahan selama menuntut ilmu di IAIN Bengkulu.
3. Drs. Supardi, M.Ag selaku pembimbing I yang telah memberikan pengarahan, motivasi, dan semangat selama bimbingan karya ilmiah dengan penuh kesabaran.
4. Fauzan, MH selaku pembimbing II yang telah memberikan pengetahuan dan bimbingan.

5. Bapak/Ibu dosen Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu yang telah memberikan pengetahuan dan bimbingan dengan baik.
6. Staf dan Karyawan Fakultas Syariah IAIN Bengkulu yang telah memberikan pelayanan dengan baik.
7. Semua pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini.

Dalam menyusun skripsi ini penulis menyadari masih banyak kelemahan dan kekurangan dari berbagai sisi. Oleh karena itu, penulis mohon maaf dan mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan penulis kedepan.

Bengkulu, Feruari 2019 M  
Jumadil Akhir1440H

Penulis

**Ice Okata Viani**  
**NIM. 1316150509**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	
<b>ABSTRAK .....</b>	
<b>HALAMAN MOTTO .....</b>	
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	
<b>DAFTAR ISI.....</b>	
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Kegunaan Penelitian.....	7
E. Penelitian Terdahulu.....	7
F. Metode penelitian .....	9
1. Jenis Penelitian .....	9
2. Waktu dan lokasi penelitian.....	9
3. Informan penelitian.....	10
4. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data .....	12
a. Sumber Data .....	12
b. Teknik Pengumpulan Data .....	12
5. Instrument Penelitian.....	13
6. Teknik Analisis Data .....	14
<b>BAB II SEPEDA MOTOR DAN MENYALAKAN LAMPU</b>	

A. Pengaturan sepeda motor.....	16
B. Minimnya Pengetahuan Mengenai Peraturan Menyalakan Lampu Rambu Lalu Lintas .....	19
C. Kurangnya Kedisiplinan Dalam Berlalu Lintas.....	20
D. Kurangnya Sosialisasi Undang-Undang.....	20
E. Hanya patuh ketika ada polisi patrol .....	21
F. Tingkat Pengetahuan Masyarakat Tentang peraturan lalu lintas.....	21
G. Tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu .....	21
H. Bentuk Hukuman Pelanggaran Peraturan pengguna Motor .....	27

### **BAB III GAMBARAN UMUM KOTA BENGKULU**

Sejarah Kota Bengkulu .....	37
1. Letak Geografis dan Iklim.....	37
2. Historis Kota Bengkulu .....	37
3. Pemerintahan .....	38
4. Penduduk .....	39
5. Pendidikan dan Sosial.....	41
6. Visi dan Misi Kota Bengkulu .....	42
7. Kebudayaan .....	43
8. Agama.....	46
9. Bahasa.....	47
10. Sistem Kekerabatan .....	47
11. Pola Pemukiman Tradisional.....	49
12. Sistem Gotong Royong.....	49
13. Norma-norma Adat Kota Bengkulu .....	50

### **BAB IV KEPATUHAN MENYALAKAN LAMPU**

A. Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Di Siang Hari Di Kota Bengkulu .....	51
B. Tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu Di Siang Hari di Kota Bengkulu .....	59

**BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	65
B. Saran .....	66

**DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia adalah salah satu Negara berkembang baik dalam bidang ekonomi, sosial dan industri di dunia. Sebagai salah satu Negara yang berkembang dan ingin maju, tentunya Indonesia berusaha untuk menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang. Hal ini sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di era globalisasi yang serba modern saat ini. Salah satu produk modern yang banyak ada di Indonesia adalah sepeda motor. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, ditambah tingkat emosional yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas sehingga membuat meningkatnya angka kemacetan di sepanjang jalan. Tentunya sebagai pengendara motor atau pengguna jalan ingin perjalanannya lancar tanpa hambatan. Oleh karena itu pemerintah berupaya agar mengurangi kemacetan dan juga memperkecil angka kecelakaan di jalan.

Pada tahun 2009, DPR RI mengeluarkan peraturan baru yaitu UU lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor khususnya pengendara sepeda motor. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi disetiap harinya. Serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara

bijak dan tanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi, didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Tingginya pelanggaran lalu lintas bisa dilihat dari angka pelanggaran yang terus meningkat.<sup>1</sup>

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Dari sekian banyak ketentuan yang ada, salah satu pasal yang mendapatkan respon beragam dan menjadi perdebatan di masyarakat dalam Pasal 107 ayat (1) dan (2) UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa :

#### **Pasal 107**

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- (2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, kecuali motor listrik dan mesin jenis lain. Dengan di berlakukannya UU lalu

---

<sup>1</sup>Abdulsyani, *Sosiologi Skematika, Teori, dan Terapan*, (Jakarta: PT. Bina Aksara, 2002), h. 43

lintas dan angkutan khususnya Pasal 107 ayat 2 adalah untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengendara sepeda motor, namun pada kenyataannya masyarakat pengguna sepeda motor masih saja tidak menggunakan lampu utama pada siang hari. Melihat kondisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pemberlakuan Pasal 107 ayat 2 UU lalu lintas dan angkutan jalan tentang menyalakan lampu utama pada siang hari mengundang kontroversi dikalangan masyarakat. Ada masyarakat yang pro terhadap kebijakan pengendara sepeda motor menghidupkan lampu di siang hari dan ada juga masyarakat yang kontra terhadap kebijakan pemerintah yang mewajibkan pengendara sepeda motor menghidupkan lampu di siang hari sesuai dengan UU lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>2</sup>

Salah satu peraturan yang diatur dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2). Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Tujuan utama dari pasal tersebut adalah untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini. Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan

---

<sup>2</sup>Santoso, Slamet. *Teori-Teori Psikologi Sosial*. (Surabaya: Aditama, 2010), h. 67

lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi.<sup>3</sup>

Aturan berlalu lintas dalam Islam secara langsung tidak di atur, namun demikian berbagai ulama mengajarkan adab berkendara dan berjalan dalam Islam. Salah satu ulama adalah Syekh Abdul Azis bin Fathi as-Sayyid Nada yang secara rinci menjelaskan adab berjalan dalam kitabnya *Mausuu'tul Aadaab al Islamiyah* yang diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia *Ensiklopedi Adab Islam Menurut Alquran dan Sunah*. Adab berjalan tersebut adalah sebagai berikut :<sup>4</sup>

1. Niat yang benar, yaitu seorang Muslim hendaklah berniat yang benar ketika hendak berjalan sebagai ibadah dengan mengharapkan ridha dari Allah SWT.
2. Tidak berjalan untuk suatu yang haram, sebab setiap ayunan langkah kita menuju sesuatu yang diharamkan akan berbuah dosa.
3. Bersikap tawadhu dan tidak sombong ketika berjalan. Allah SWT berfirman dalam Alquran Surah Al Israa ayat 37:

"Dan janganlah kamu berjalan di muka bumi ini dengan sombong, karena sesungguhnya kamu sekali-kali tidak dapat menembus bumi dan sekali-kali kamu tidak akan sampai setinggi gunung.

Menyalakan lampu sepeda motor pada siang hari saat berada di jalan raya akan sangat efektif bagi para pengguna jalan, sehingga mereka akan

---

<sup>3</sup>Soekanto Soerdjono, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007, h. 26.

<sup>4</sup>Tutik, Titik Triwulan. *Pengantar Ilmu Hukum Islam*. (Surabaya : PT. Prestasi Pustaka, 2006), h. 112

mudah mendeteksi keberadaan objek yang bergerak lalu lalang. Karena alasan keselamatan maka penggunaan lampu pada siang hari adalah bagian strategi antisipasi sebuah kecelakaan yang tidak diinginkan.<sup>5</sup>

Dengan pertimbangan tersebut di negara-negara maju seperti Amerika Serikat, Inggris, Australia dan Jepang, lampu besar kendaraan bermotor (sepeda motor, mobil, bus dan truck) secara otomatis menyala ketika kunci “on” dan mesin belum dihidupkan. Aspek keselamatan harus dikedepankan tentunya tidak akan terlalu mempermasalahkan nyala lampu. Dari sisi teknologi, kini, sepeda motor sudah mampu mengatasi kendala nyala lampu yang dikhawatirkan akan menurunkan umur bohlam atau bahkan umur mika lampu akibat panas yang timbul. Menyalakan lampu bukan sekedar hanya untuk mematuhi peraturan lalu lintas semata, melainkan menjadi salah satu faktor keselamatan yang wajib dilakukan bagi semua pengendara sepeda motor.<sup>6</sup>

Pengamat transportasi dari Universitas Bengkulu (UNIB), Bernadin SE MT mengatakan, bahwa jumlah jumlah sepeda motor yang beredar di Provinsi Bengkulu sekarang berkisar 341 Ribu.<sup>7</sup> Data mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor merupakan yang tertinggi dibanding sarana transportasi lain. Penyebab kecelakaan tertinggi adalah faktor manusia. Ditlantas Polda Metro Jaya menyebutkan penggunaan *daytime running light* (DRL) mampu mengurangi risiko kecelakaan hingga 20 persen. Bahkan

---

<sup>5</sup>Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. (Jakarta: UI Press, 2006), h. 221

<sup>6</sup>Otje Salman. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*. (Bandung: Alumni, 2006), h. 112

<sup>7</sup>Bengkulu Ekspres. Perbandingan Kendaraan Bermotor Dengan Jumlah SIM Yang Dikeluarkan Di akses dari <http://bengkuluekspres.com>

penggunaan DRL mampu menekan kecelakaan hingga 50 persen. Menyalakan lampu motor di siang hari merupakan hal yang penting karena jika siang hari menyalakan lampu. Hasil survei mengungkap ketika kita berkendara dari arah yang berlawanan ada sinar yang datang, pupil mata akan tertarik (mengikuti atau tertuju ke arah cahaya). Efeknya, pengemudi menjadi lebih peduli dan perhatian pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas jalan.<sup>8</sup>

Berdasarkan observasi awal atau pengamatan awal yang dilakukan oleh peneliti dengan melihat langsung kondisi di lapangan, jumlah yang telah diamati oleh peneliti terdapat 20 pengendara sepeda motor yang sedang berkendara, yang rinciannya sebagai berikut: 15 pengendara yang tidak menyalakan lampu (yang melanggar peraturan) di siang hari dan 5 pengendara yang menyalakan lampu (patuh peraturan).

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk skripsi dengan judul “Kepatuhan Pengendara Sepeda Motor Menyalakan Lampu di Siang Hari di Kota Bengkulu Ditinjau Dari Hukum Islam”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan gambaran dan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka didapatkan rumusan masalah sebagai berikut

---

<sup>8</sup>*Penting Menyalakan Lampu di Siang Hari*, <https://news.okezone.com> (diakses 25 Agustus 2018)

1. Bagaimana kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu?
2. Bagaimana tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu?

### **C. Tujuan**

Berdasarkan mrumusan masalah yang telah diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui

1. Kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu
2. Tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu

### **D. Kegunaan Penelitian**

1. Kegunaan Teoritis

Untuk menambah wawasan dan memperkaya pengetahuan tentang hukum pembagian warisan dan referensi untuk penelitian lanjutan.

2. Kegunaan Praktis

- a. Sebagai masukan dan pertimbangan bagi Satlantas dalam menegakkan peraturan
- b. Sebagai bahan pertimbangan untuk mengeluarkan kebijakan-kebijakan mengenai peraturan berkendara.

### **E. Penelitian terdahulu**

Sejauh pengetahuan penyusun, hingga saat ini sudah banyak ditemukan penelitian, tulisan, karya ilmiah yang membahas tentang kepatuhan pengendara

sepeda motor menyalakan lampu di siang hari. Untuk mengetahui penyusunan dalam melakukan penelitian, maka perlu dilakukan tinjauan dalam penelitian yang telah ada dan berkaitan dengan objek pembahasan

1. Skripsi Fauziah dengan judul Implementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Kota Ambon). Penelitian ini tentang penerapan undang-undang lalu lintas bertujuan untuk mengetahui implementasi UU No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta pandangan sosiologi hukum terhadap tingkat kepatuhan, ketaatan dan kesadaran masyarakat di Kota Ambon dalam mengendarai sepeda motor. Data dikumpulkan melalui penelitian lapangan dan dianalisis secara deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah diterapkan di tengah-tengah masyarakat Kota Ambon. Dari skripsi yang dibuat oleh Fauziah dengan yang ingin diteliti peneliti terdapat perbedaan yang mana terletak pada jika skripsi Fauziah lebih terfokus pada Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan di kota Ambon, maka dalam judul yang ingin diteliti oleh peneliti yaitu lebih terfokus pada kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di kota Bengkulu tetapi juga dengan berpedoman pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Skripsi oleh Dedi Irwanto Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur tahun 2014 yang berjudul "Efektifitas Pasal 107 Ayat 2 tentang Menyalakan Lampu DI Siang Hari Bagi Pengendara Sepeda Motor berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Polsek Tulangan Sidoarjo." Yang mana disini ia memiliki rumusan masalah yang lebih memfokuskan pada penertiban pengendara sepeda motor tentang aturan menyalakan lampu pada siang hari dengan berpedoman pada Undang-Undnag No. 22 Tahun 2009. Disini peneliti memiliki perbedaan pada skripsi yang dibuat oleh Dedi Irwanto, yang terletak pada lokasi atau obek penelitian. Jika skripsi Dedi Irwanto mengambil lokasi penelitian di Jawa Timur maka, yang ingin di teliti oleh peneliti berlokasi di Kota Bengkulu.

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Jenis penelitian**

Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian lapangan (*field reseach*) yaitu penelitian dengan cara melakukan pengamatan langsung di Kota Bengkulu.<sup>9</sup>

### **2. Waktu dan lokasi penelitian**

a. Waktu dan Lokasi penelitian

---

<sup>9</sup>Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2015), h. 57

Penelitian ini dilaksanakan pada 10-23 September 2018. Penelitian ini dilakukan di Kota Bengkulu karena keterbatasan peneliti, maka peneliti melakukan penelitian di Kota Bengkulu Ditinjau Dari Hukum Islam dikarenakan jalan yang ada merupakan jalan lintas dimana terdapat banyak kendaraan berlalu lalang dan juga sering terjadi kecelakaan.

### 3. Informan penelitian

Informan dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Bengkulu dan juga kepolisian setempat, sehingga jumlah informan dalam penelitian ini adalah sebanyak 12 orang.

**Tabel 1**  
**Informan berdasarkan Observasi awal**

No	Informan	Status	Alamat
1.	Burhan	Bapak Lurah	Sukarami
2.	Wulandari	Pengendara	Pagar Dewa
3.	Handoko	Warga	Kandang Mas
4.	Fitri	Warga	Lingkar Barat
5.	Zet	Pengendara	Pagar Dewa
6.	Minah	Pengendara	Hibrida Ujung
7.	Sri	Ibu RT	Sukarami
8.	Sucipto	Pengendara	-
9.	Budi	Mahasiswa Pengendara	Simpang Polda
10.	Dinda	Mahasiswa Pengendara	Kandang Mas
11.	Tri	Pengendara	Bumi Ayu
12.	Diana	Pengendara	Pulau Bai

Sumber: Sample berdasarkan observasi awal peneliti



#### **4. Sumber dan teknik pengumpulan data**

##### a. Sumber data

- 1) Data primer, data secara langsung yang diperoleh dari informan dalam penelitian ini yaitu pengendara dan juga kepolisian setempat. Yang mana akan diolah dalam bentuk data dari hasil wawancara peneliti dengan narasumber.
- 2) Data sekunder, data yang diperoleh untuk melengkapi dan mendukung data primer yang berupa artikel-artikel, buku-buku, dokumen, surat kabar dan penelitian ilmiah lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

##### b. Teknik pengumpulan data

###### 1) Observasi

Observasi dilakukan melalui pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian. Hal ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran tentang hal-hal yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan.

###### 2) Wawancara (*interview*)

Metode yang digunakan untuk memperoleh gambaran atau keterangan secara langsung mengenai data yang penulis perlukan dengan cara mengajukan pertanyaan dengan pengguna jalan di Kelurahan Kandang Mas Kecamatan Kampung Melayu dan juga kepolisian setempat.

### 3) Dokumentasi

Mengumpulkan data tertulis terutama berupa arsip-arsip dan termasuk juga berupa buku-buku tentang pendapat, teori serta literatur-literatur yang ada hubungannya dengan penelitian.

## 5. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pedoman wawancara, yaitu sebagai alat pelengkap untuk mendapatkan informasi hasil dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Dan juga dapat sebagai bukti penelitian sehingga merekam apa-apa yang terjadi dilapangan. Adapun aspek penelitian ini adalah sebagai berikut:

### a. Aspek Kepatuhan

- 1) Pengetahuan Mengenai Hukum
- 2) Pemahaman Terhadap Hukum,
- 3) Sikap Terhadap Hukum
- 4) Perilaku Hukum

### b. Aspek sanksi

- 1) Sanksi yang diberikan kepada pengendara harus jelas dan Tegas
- 2) Sanksi perpajakan tidak mengenal kompromi (not arbitrary)/tidak ada negoisasi
- 3) Sanksi yang diberikan hendaknya sanksi yang diberikan langsung memberikan efek jera

## 6. Teknis analisis data

Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Miles dan Huberman, mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data, yaitu: *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*. Berikut langkah-langkah analisis ditunjukkan pada gambar di bawah ini:

### 1. Reduksi Data

Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu maka perlu dicatat secara teliti dan rinci. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan. Reduksi data dapat dibantu dengan peralatan elektronik seperti komputer mini, dengan memberikan kode pada aspek-aspek tertentu.<sup>10</sup>

### 2. Penyajian Data

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan

---

<sup>10</sup>Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2015), h. 68

sejenisnya. Yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif.

### 3. Penyimpulan dan Verifikasi

Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas, dapat berupa hubungan kausal atau interaktif, hipotesis atau teori.

## **BAB II**

### **SEPEDA MOTOR DAN MENYALAKAN LAMPU**

#### **A. Peraturan Sepeda Motor**

Saat siang hari yang sangat terang, membuat mata kita seakan terbiasa melihat benda-benda disekitar (jalanan, trotoar, pohon dan sebagainya). Ketika kita melihat ada kilasan atau sinar cahaya pada saat seperti itu, membuat perhatian kita mengarah ke cahaya tersebut. Hal inilah yang menjadi dasar mengapa DRL perlu dilaksanakan. Refleks saat mengemudi di Kota Bengkulu, menentukan seberapa cepat respon kita saat melaju dalam kecepatan tertentu. Semakin cepat kendaraan kita melaju, maka jarak pandang yang dapat segera ditangkap mata untuk melakukan reaksi adalah seperti dalam tabel dibawah ini:

**Tabel 2**  
**Jarak Pandang Mata dalam Melakukan Respon saat Melaju**

<b>Kecepatan Kendaraan</b>	<b>Jarak Pandang Aman di Persimpangan</b>	<b>Jarak Pandang Aman Saat Akan Menyusul</b>
40 km/h	80 m	160 m
60 km/h	120 m	220 m
80 km/h	170 m	340 m
100 km/h	230 m	480 m

Sumber: Polsek Kampung Melayu Bengkulu

Dalam tabel diatas terbaca bahwa saat akan menyusul di kecepatan 60 km/h mata kita harus dapat melihat benda/kendaraan dengan jarak 220 meter di depan kita. Lebih dekat dari itu, respon kita akan lambat mencerna benda, apakah itu dalam kecepatan 60 km/h tersebut. Jika dibantu dengan program *Daytime Running Light* (menghidupkan lampu pada siang hari), maka akan sangat membantu kita melihat dari jauh kendaraan (sepeda motor) yang datang dari arah depan atau samping, serta dari belakang melalui kaca spion

Adapun tujuan yang hendak dicapai dengan adanya peraturan menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari adalah:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Kecelakaan dapat terjadi karena berbagai faktor, penyebab yang paling banyak adalah akibat kecerobohan pengendara itu sendiri. Misalnya, mengoperasikan handphone pada saat berkendara, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan lain-lain. Banyak kasus-kasus pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor, yang dapat membahayakan diri mereka sendiri, antara lain:

1. Pengendara sepeda motor senantiasa akan mencari jalan atau celah agar tidak terhalang kendaraan didepannya, baik dengan cara menyalip kendaraan didepannya atau bahkan sampai naik ke trotoar sehingga para pejalan kaki menjadi ketakutan.
2. Mematikan atau tidak memfungsikan dengan sengaja lampu motor, baik lampu utama, lampu rem ataupun lampu sen, sehingga hal ini akan sangat membahayakan dirinya sendiri dan kendaraan lain dibelakangnya.
3. Mengubah bentuk kendaraan yang dapat merugikan orang lain, misalnya menghilangkan spakboard belakang, sehingga ketika hujan dapat membuat cipratan banyak ke kendaraan lain. Dan masih banyak lagi pelanggaran-pelanggaran lain.

Sebenarnya sudah sering dilakukan pemeriksaan kendaraan mendadak dijalanan oleh petugas polisi di Sekitar Desa Kandang, tetapi sayangnya para petugas hanya melakukan razia terhadap perlengkapan pengendara seperti SIM dan STNK. Sedangkan untuk perlengkapan kendaraannya sendiri jarang dilakukan pengecekan. Seharusnya masih banyak lagi peraturan-peraturan jalan raya yang harus ditaati dan semua itu ada sanksinya. Salah satu peraturan

yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2). Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Tujuan utama dari pasal tersebut adalah untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini. Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda motor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan.

Diketahui mengapa di Kota Bengkulu atau khususnya Kelurahan Kandang Mas. Tingkat kesadaran akan mematuhi peraturan lalulintas masih tergolong rendah. Berikut beberapa hal yang dapat menjawab penyebab rendahnya kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas

## **B. Minimnya Pengetahuan Mengenai Peraturan Menyalakan Lampu Rambu Lalu Lintas.**

Tidak semuanya masyarakat Kota Bengkulu selaku pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan lalu lintas, arti dari rambu rambu lalu lintas. Penyebabnya, atau kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari peraturan dan rambu rambu lalu lintas. Ditambah

pada saat ujian memperoleh SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan dari pada mengikuti seluruh prosedur. Kesadaran hukum berarti suatu proses penilaian terhadap penilaian terhadap hukum yang berlaku atau hukum yang dikehendaki, setiap masyarakat pada umumnya memiliki kesadaran hukum. Ada beberapa factor yang menyebabkan orang mematuhi hukum kepada hal-hal sebagai berikut:

- a. Rasa takut akan sanksi yang akan dijatuhkan apabila hukum dilanggar
- b. Untuk memelihara hubungan baik dengan pengusaha.
- c. Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan rekan sekelompok.
- d. Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum

Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai ketertiban dan ketentraman.

#### **C. Kurangnya Kedisiplinan Dalam Berlalu Lintas**

Tugasnya polisi lalu lintas mestinya akan lebih mudah jika kedisiplinan akan peraturan lalu lintas dapat ditengakkan oleh segenap pengguna jalan raya, kedisiplinan dalam berlalu lintas sangat diperlukan oleh masyarakat, jangan terburu buru untuk melakukan suatu pekerjaan sehingga mengabaikan pentingnya mengutamakan keselamatan dan melalaikan kelengkapan dalam berkendara seperti surat izin mengemudi ( SIM) dan Surat Tanda Kendaraan ( STNK) yang ditingal dirumah

#### **D. Kurangnya sosialisasi Undang-Undang**

Sosialisasi dilakukan agar anggota masyarakat bertingkah laku seperti yang diharapkan tanpa paksaan. Usaha penanaman pengertian tentang nilai

dan norma kepada anggota masyarakat diberikan melalui jalur formal dan informal secara rutin. Sosialisasi disini berupa informasi tentang undang undang dan peraturan peraturan lalu lintas bagi pengendara sepeda motor roda dua di jalan raya. Apa apa saja yang tidak diperbolehkan ketika akan pergi mengendarai sepeda motor roda dua, dan perlengkapan perlengkapan apa apa saja yang meski dibawa dan dipakai saat akan mengendarai. Dan peraturan peraturan rambu rambu lalu lintas. Serta sanksi sanksinya bila melanggar.

**E. Hanya patuh ketika ada polisi yang patrol atau melewati pospolisi**

Ini juga kebiasaan masyarakat Kota Bengkulu yang ada pada Kelurahan Kandang Mas. Contohnya seorang pengemudi tidak akan melanggar lalu lintas ketika ada polisi yang sedang mengatur arus lalu lintas disimpang jalan atau ada polisi yang sedang jaga dipos dekat simpang tersebut. Namun bila tidak ada polisi. Masyarakat atau pengendara langsung saja tancap gas tanpa mematuhi aturan rambu rambu lalu lintas yang sedang berlaku.

**F. Tingkat Pengetahuan Masyarakat Tentang peraturan lalu lintas.**

Pada umumnya kesadaran hukum berlalu lintas yang tinggi mengakibatkan para masyarakat mematuhi ketentuan-ketentuan hukum berlalu lintas, sebaliknya apabila kesadaran hukum sangat rendah, maka derajat kepatuhan terhadap hukum juga tidak tinggi. Dengan demikian, pendapat tersebut berkaitan dengan berfungsinya hukum masyarakat atau efektifitas dari ketentuan ketentuan hukum didalam pelaksanaanya.

**G. Tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu**

Menyalakan lampu utama disiang hari wajib dilakukan oleh setiap pengendara sepeda motor saat berkendara dijalan raya. Pasalnya banyak keuntungan yang akan diperoleh pengendara motor, salah satunya adalah factor keselamatan. Ditlantas Polda Metro Jaya menyebutkan menyalakan lampu utama di siang hari mampu mengurangi resiko kecelakaan hingga 20%. Menyalakan lampu utama pada siang hari akan berpengaruh terhadap konsentrasi pengendara sepeda motor karena ketika semua pengendara sepeda

motor menyalakan lampu utama pada siang hari makanya pengendara akan mengetahui pengendara lainnya, baik pengemudi dari jalan yang berlawanan maupun pengemudi yang ada dibelakangnya sehingga pengendara tetap waspada sepanjang perjalanannya.

Hal ini sesuai dengan UU no. 22 Tahun 2009 yang tertuang pada pasal 107 ayat 1 dan 2

- (1) pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu
- (2) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat 1, wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Dengan demikian, Undang-undang yang tercantum diatas menunjukkan bahwa pemerintah sangat peduli terhadap keselamatan pengendara, baik pengendara roda empat maupun pengendara roda dua sehingga undang-undang ini dicantumkan secara tegas untuk mengatur ketertiban dan keamanan masyarakat ketika pengendara. Namun pada kenyataannya di kota Malang masih banyak masyarakat pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari ketika mengemudi. Hal ini seakan-akan menjadi kebiasaan dan tidak ada aturannya bagi mereka. Pada pasal 293 ayat (2) menyatakan, setiap pengendara sepeda motor di jalan raya dan bergerak tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000. Ayat diatas sudah jelas memerintahkan kepada pengendara untuk

menyalakan lampu utama pada siang hari demi keamanan dan kenyamanan bersama agar terhindar dari kecelakaan. Namun peraturan ini belum serius di sadari dan dipatuhi oleh masyarakat khususnya masyarakat kota Malang sehingga masih banyak pelanggaran yang terjadi yang dilakukan oleh masyarakat kota Malang.

Apabila membicarakan masalah efektif atau berfungsi atau tidaknya suatu hukum dalam arti undang-undang atau produk hukum lainnya, maka pada umumnya pikiran akan diarahkan pada kenyataan apakah hukum tersebut benar-benar berlaku atau tidak dalam masyarakat. Dalam teori-teori hukum biasanya dibedakan antara 3 (tiga) macam hal berlakunya hukum sebagai kaidah mengenai pemberlakuan kaidah hukum

- a. Kaidah hukum berlaku secara yuridis, apabila penentuannya didasarkan pada kaidah yang lebih tinggi tingkatannya atau bila berbentuk menurut cara yang telah ditetapkan atau apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya
- b. Kaidah hukum berlaku secara sosiologis, apabila kaidah tersebut efektif, artinya kaidah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak diterima oleh warga masyarakat atau kaidah tadi berlaku karena diterima dan diakui oleh masyarakat.
- c. Kaidah hukum tersebut berlaku secara filosofis, artinya sesuai dengan cita-cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.

Jika ditelaah secara mendalam, maka untuk berfungsi atau efektifnya suatu hukum haruslah memenuhi ketiga unsur tersebut. Sejalan dengan hal

tersebut menurut Mustafa Abdullah bahwa agar suatu peraturan atau kaidah hukum benar-benar berfungsi harus memenuhi 4 (empat) factor yaitu:

- a. Kaidah hukum atau peraturan itu sendiri
- b. Petugas yang menegakkan atau yang menerapkan (menjaga, memperingati dan menghimbau masyarakat terkait hukum)
- c. Fasilitas yang diharapkan akan dapat mendukung pelaksanaan kaidah hukum atau peraturan tersebut.
- d. Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut (yang dimaksud disini adalah kesadarannya untuk mematuhi suatu peraturan perundang-undangan yang kerap disebut derajat kepatuhan. Secara sederhana dapat dikatakan, bahwa derajat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan)

Setelah melihat 4 faktor diatas hukum akan berjalan lancar apabila 4 faktor diatas benar-benar diterapkan dan dijalankan oleh manusia sesuai dengan fungsinya. Hukum merupakan pedoman hidup yang wajib ditaati oleh manusia karena manusia adalah subjek hukum sehingga dimana ada manusia disitu ada hukum dengan demikian hukum bukan kebiasaan. Pelaksanaan peraturan itu dapat dipaksakan artinya bahwa hukum mempunyai sanksi, berupa ancaman dengan hukuman terhadap si pelanggar.

Setelah melihat peristiwa pelanggaran yang terjadi dikota malang terkait pelanggaran pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari.hal ini dilatar belakangi oleh bermacam faktor sehingga

masih banyak masyarakat kota malang yang melanggarnya. Setelah dibandingkan antara realitas masyarakat dengan idealis undang-undang yang mengatur terkait menyalakan lampu utama disiang hari terjadi ketidak sesuaian antara keduanya.

Dengan meminjam teori yang digunakan Mustafa Abdullah diatas, maka pelanggaran yang terjadi adalah praktek pelanggaran Petugas yang menegakkan atau yang menerapkan dan Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut. Proses pelanggaran ini terjadi karena ketidaksadaran masyarakat untuk mentaati tentang adanya undang-undang yang telah di sah kan oleh pemerintah sehingga dengan ketidaksadaran ini menjadi kebiasaan masyarakat untuk melanggarnya.

Meskipun secara tegas undang-undang tentang menyalakan lampu utama disiang hari sudah baik, namun masih banyak masyarakat yang melanggarnya karena ada kelemahan dari pengimplementasiannya. Dengan mengaca sedikit pada hasil wawancara yang sudah dilakukan, penerapan implementasi dari hukum tersebut kurang maksimal, baik dari masyarakat mapun dari penegak hukumnya karena masih banyak masyarakat kota malang yang tidak menyadari dan mengakui terkait peraturan menyalakan lampu utama disiang hari mereka menganggap tidak menyalakan lampu di siang hari sudah menjadi kebiasaan. Dan kurangnya himbuan dari aparat kepolisian sehingga penerepan dari hukum tidak berhasil maksimal.

Punishment (hukuman) dalam bahasa arab diistilahkan dengan 'iqob. Al-Quran memakai kata 'iqob sebanyak 20 kali dalam 11 surat. Bila

memperhatikan masing-masing ayat tersebut terlihat bahwa kata ‘iqob mayoritas didahului oleh kata syadiid (yang paling, amat dan sangat), dan kesemuannya menunjukkan arti keburukan dan adzab yang menyedihkan, seperti firman Allah dalam surat AliImran ayat 11 dan Al-Anfal ayat 13 yang berbunyi sebagai berikut :

كَدَابِ آلِ فِرْعَوْنَ وَالَّذِينَ مِنْ قَبْلِهِمْ ۚ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا فَأَخَذَهُمُ اللَّهُ  
بِذُنُوبِهِمْ ۗ وَاللَّهُ شَدِيدُ الْعِقَابِ

Artinya:

*”(keadaan mereka) seperti keadaan pengikut fir’aun dan orang-orang sebelum mereka. maka mendustakan ayat-ayat kami maka Allah menyiksa mereka disebabkan dosa-dosanya, Allah sangat berat hukuman-Nya.”(Ali-Imran:11)*

ذٰلِكَ بِاَنَّهُمْ شَاقُّوا اللّٰهَ وَرَسُوْلَهُ ۗ وَمَنْ يُشَاقِقِ اللّٰهَ وَرَسُوْلَهُ فَاِنَّ اللّٰهَ  
شَدِيْدُ الْعِقَابِ

Artinya:

*“Ketentuan) yang demikian itu adalah karena sesungguhnya mereka menentang Allah dan RasulNya, dan barang siapa menentang Allah dan RasulNya, sungguh Allah sangat keras siksa-Nya.”(Al Anfal:13)*

Dari kedua ayat diatas dapat dipahami bahwa kata ‘iqob ditujukan kepada balasan dosa sebagai akibat perbuatan jahat manusia. Selain kata tsawab dan ‘iqob, Al-Quran juga menggunakan kata thargib dan tarhib. Perbedaanannya, kalau tsawab dan ‘iqob lebih berkonotasi pada bentuk aktivitas dalam memberikan ganjaran dan hukuman seperti memuji dan memukul,

sedangkan kata thargib dan tarhib lebih berhubungan dengan janji atau harapan untuk mendapatkan kesenangan jika melakukan suatu kebajikan atau ancaman untuk mendapatkan siksaan kalau melakukan perbuatan tercela.

#### **H. Bentuk Hukuman Pelanggaran Peraturan pengguna Sepeda Motor**

Hukuman berarti perbuatan sadar yang dilakukan oleh sang pemberi hukuman terhadap orang lain yang melakukan kesalahan. Hukuman ini bersifat positif secara lahir dan batin bagi penerima hukuman, dan ini dikarenakan penerima hukuman memiliki kondisi dibawah orang yang memberikan hukuman. Sikap memberi hukuman ini bagian dari tanggungjawab untuk mendidik orang lain yang melakukan kesalahan serta berkewajiban untuk melindunginya.

Hukuman merupakan penderitaan yang harus diberikan kepada setiap orang yang telah melakukan kesalahan. Karena hukuman merupakan hal etis yang berkaitan dengan nilai dan norma sebuah tatanan pendidikan maupun kehidupan. Al-Quran menjelaskan berkaitan dengan hukuman yang biasa disebutkan dalam berbagai bentuk uslub, seperti lafadz ‘iqab, باقع adzab (بإذع), rijz (زجر). Kata adzab disebutkan dalam beberapa ayat dalam Al-Quran Mereka (orang-orang munafik itu) bersumpah dengan (nama) Allah, bahwa mereka tidak mengatakan (sesuatu yang menyakitimu). Sesungguhnya mereka telah mengucapkan perkataan kekafiran, dan telah menjadi kafir sesudah Islam dan mengingini apa yang mereka tidak dapat mencapainya, dan mereka tidak mencela (Allah dan Rasul-Nya), kecuali karena Allah dan Rasul-Nya telah

melimpahkan karunia-Nya kepada mereka. Maka jika mereka bertaubat, itu adalah lebih baik bagi mereka, dan jika mereka berpaling, niscaya Allah akan mengazab mereka dengan azab yang pedih di dunia dan akhirat; dan mereka sekali-kali tidaklah mempunyai pelindung dan tidak (pula) penolong di muka bumi (Q.S. At-Taubah, 9:74)

Asumsi yang berkembang selama ini di masyarakat adalah setiap kesalahan harus memperoleh hukuman; Tuhan juga menghukum setiap orang yang bersalah. Dari satu jalur logika teori itu ada benarnya. Memang logis, setiap orang yang bersalah harus mendapat hukuman; setiap yang berbuat baik harus mendapat ganjaran. Sebenarnya hukuman tidak selalu harus berkonotasi negatif yang berakibat sengsara bagi terdakwa tetapi dapat juga bersifat positif. Karena itu, mengapa orang tidak mengambil teori yang lebih positif? Bukankah Allah selalu mengampuni orang yang bersalah apabila dia bertaubat pada-Nya? Allah juga lebih mendahulukan kasih-Nya dan membelakangi murka-Nya. Dalam Qs. Ali Imran: 134

*Allah memuji orang yang sanggup menahan marah dan suka memberi maaf. Dan dalam satu hadist, nabi Muhammad Saw mengajarkan bahwa Allah menyenangi kelembutan dalam semua persoalan (HR. Bukhari).*

Pelanggaran lalu lintas yang sering disebut juga dengan tilang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam UU nomer 14 tahun 1992. Hukum pidana mengatur perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh undang-undang. Tujuan suatu hukum pidana adalah menakut-nakuti seseorang supaya tidak melakukan perbuatan yang tidak baik dan bahkan mendidik atau

mengarahkan seseorang yang melakukan perbuatan yang tidak baik menjadi baik dan bisa diterima lagi oleh masyarakat. Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diberi tindakan hukum langsung dari aparat jadi tidak usah menunggu laporan atau pengaduan dari pihak yang dirugikan. Pelanggaran lalu lintas tertentu atau tilang biasanya melanggar pasal 54 mengenai kelengkapan surat kendaraan SIM dan STNK serta pasal 59 mengenai muatan lebih terhadap truk atau angkutan umum serta pasal 61 salah memasuki jalur lintas kendaraan.<sup>11</sup>

Namun di Indonesia banyak perkara pelanggaran lalu lintas yang tidak sesuai dengan aturan atau ketentuan hukum yang berlaku. Banyak pelanggaran lalu lintas yang diselesaikan di tempat oleh oknum yang berwenang atau polantas sehingga pelanggaran lalu lintas tidak sampai proses hukum, hal ini lah yang banyak terjadi di Indonesia jadi banyak orang yang menyepelekan peraturan lalu lintas karna apabila mereka melanggar peraturan lalu lintas mereka tinggal menyuap aparat tersebut. Dan bagi aparat hal ini bisa disalah gunakan, dengan jabatan mereka sebagai aparat bisa menghasilkan uang lebih dengan hal tersebut.

Persidangan pelanggaran lalu lintas berlangsung cepat, dalam proses persidangan terdakwa ditempatkan disuatu ruangan. Lalu hakim membacakan nama para terdakwa untuk membacakan denda, setelah denda selesai dibacakan hakim akan mengetuk palu sebagai tanda bahwa telah ditetapkannya suatu

---

<sup>11</sup>Hariandja. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, (Jakarta: PT. Airlangga, 2012), h. 99

keputusan. Dipasal 211 UU No 8 tahun 1981 tentang KUHAP dimaksudkan sebagai bukti bahwa seseorang telah melakukan pelanggaran lalu lintas.

1. Undang-Undang Mengenai Lalu Lintas

a. Pasal 59 ayat 1 jo pasal 18 ayat 1 UU No. 14 Tahun 1992

Barang siapa mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2(Dua) Bulan atau denda setinggi-tingginya 2.000.000,-(Dua Juta Rupiah)

b. Pasal 61 ayat 1 jo Pasal 23 ayat 1 huruf d UU No. 14 Tahun 1992

Apabila pengemudi ternyata tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (Enam) Bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,-(Enam Juta Rupiah)

c. Pasal 61 Ayat 1 jo pasal 23 ayat 1 huruf d UU No. 14 Tahun 1992

Barang siapa melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum atau minimum dan tata cara pengendalian dan penempelan dengan kendaraan lain dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) Bulan dan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (Satu Juta Rupiah)<sup>12</sup>

d. Pasal 60 ayat jo pasal 231 huruf b UU No. 14 Tahun 1992

barang siapa menegmudikan kendaraan bermotor dijalan dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki dipidana dengan pidana

---

<sup>12</sup>Sudarso. 2007. *Perilaku Berlalu Lintas Remaja di Perkotaan*.Jurnal Masyarakat, Kebudayaan dan Politik, Th XIII. No 2, hal 45-48.

kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda maksimal Rp. 1.000.000,- (Satu Juta Rupiah)

e. Pasal 69 UU No. 14 Tahun 1992

Mengulangi pelanggaran yang sama Jika seseorang melakukan lagi pelanggaran yang sama dengan pertama sebelum lewat jangka waktu satu tahu sejak tanggal putusan pengadilan atas pelanggaran pertama yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, maka pidana yang kedua ditambah dengan sepertiga dari pidana kurungan pokoknya atau bila dikenakan denda dapat ditambah dengan setengah dari pidana denda yang diancam untuk pelanggaran yang bersangkutan

2. Bentuk Pelanggaran Yang Sering Terjadi

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah sebagai berikut :

- a. Berkendara tidak memakai system pengaman yang lengkap seperti pengendara motor tidak memakai helm ataupun helm yang tidak standar SNI, pengendara mobil tidak memakai *safety belt*.
- b. Menggunakan jalan dengan membahayakan diri sendiri ataupun pengendara lain, hal ini banyak faktor penyebabnya diantaranya pengendara dalam keadaan mabuk atau dalam keadaan terburu-buru
- c. Pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas, hal ini yang sering kita lihat di setiap perempatan atau pertigaan yang terdapat lampu rambu lalu lintas, kebanyakan para pengendara melanggar lampu rambu lalu

lintas karena sedang terburu atau malas menunggu karena terlalu lama.<sup>13</sup>

- d. Tidak membawa surat-surat kendara STNK dan tidak membawa surat ijin mengemudi SIM
  - e. Membiarkan kendraaan bermotor yang ada dijalan tidak memakai plat nomor atau plat nomor yang sah sesuai dengan STNK
  - f. Tidak mematuhi perintah petugas pengatur lalu lintas
3. Bentuk Pelanggaran Yang Sering Terjadi

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah sebagai berikut :<sup>14</sup>

- a. Berkendara tidak memakai system pengaman yang lengkap seperti pengendara motor tidak memakai helm ataupun helm yang tidak standar SNI, pengendara mobil tidak memakai *safety belt*.
- b. Menggunakan jalan dengan membahayakan diri sendiri ataupun pengendara lain, hal ini banyak faktor penyebabnya diantaranya pengendara dalam keadaan mabuk atau dalam keadaan terburu-buru
- c. Pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas, hal ini yang sering kita lihat di setiap perempatan atau pertigaan yang terdapat lampu rambu lalu lintas, kebanyakan para pengendara melanggar lampu rambu lalu lintas karena sedang terburu atau malas menunggu karena terlalu lama.

---

<sup>13</sup>Prasetyo. *Selamat dalam Berlalu Lintas*. (Jakarta: Suara Merdeka Press, 2004), h. 102

<sup>14</sup>Anggrasena, Bima. *Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum*. Magister Ilmu Hukum. Tesis. Semarang: Universitas Diponegoro, 2010), h. 49

- d. Tidak membawa surat-surat kendara STNK dan tidak membawa surat ijin mengemudi SIM
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tidak memakai plat nomor atau plat nomor yang sah sesuai dengan STNK
- f. Tidak mematuhi perintah petugas pengatur lalu lintas<sup>15</sup>

Bentuk pelanggaran yang terjadi adalah bentuk tidak taat kepada aturan dan pemimpin. Taat kepada pemimpin adalah **suatu kewajiban** sebagaimana disebutkan dalam Al Kitab dan As Sunnah. Di antaranya Allah berfirman,

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ

Artinya:

*“Hai orang-orang yang beriman, ta’atilah Allah dan ta’atilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu.” (QS. An Nisa’ [4] : 59)<sup>16</sup>*

Dalam ayat ini Allah menjadikan ketaatan kepada pemimpin pada urutan ketiga setelah ketaatan pada Allah dan Rasul-Nya. Namun, untuk pemimpin di sini tidaklah datang dengan lafazh ‘ta’atilah’ karena ketaatan kepada pemimpin merupakan ikutan (taabi’) dari ketaatan kepada Allah dan Rasul-Nya shallallahu ‘alaihi wa sallam. Oleh karena itu, apabila seorang pemimpin memerintahkan untuk berbuat maksiat kepada Allah, maka tidak ada lagi kewajiban dengar dan taat. Makna zhohir (tekstual) dari hadits ini adalah **kita wajib mendengar dan ta’at kepada pemimpin walaupun mereka bermaksiat kepada Allah dan tidak menyuruh kita untuk berbuat maksiat**

---

<sup>15</sup>Anggoro, Tri. Analisa Kecelakaan Lalu Lintas Studi Kasus Jalan Raya Solo Sragen. Teknik Sipil. *Skripsi*. (Surakarta: Universitas Diponegoro, 2002), h. 13

<sup>16</sup>Hartono Kartika, *Pemimpin dan Kepemimpinan*, (Jakarta: RajaGafindo Persada, 2002), h. 115

**kepada Allah.**Karena terdapat hadits Nabi shallallahu ‘alaihi wa sallam dari Hudzaifah bin Al Yaman.Beliau shallallahu ‘alaihi wa sallam bersabda<sup>17</sup>

يَكُونُ بَعْدِي أُمَّةٌ لَا يَهْتَدُونَ بِهَدَايَ وَلَا يَسْتَتُونَ بِسُنَّتِي وَسَيَقُومُ فِيهِمْ  
رَجَالٌ قُلُوبُهُمْ قُلُوبُ الشَّيَاطِينِ فِي جُثْمَانِ إِنْسٍ. قَالَ قُلْتُ كَيْفَ أَصْنَعُ يَا  
رَسُولَ اللَّهِ إِنْ أَدْرَكْتُ ذَلِكَ قَالَ « نَسْمَعُ وَنُطِيعُ لِلْأَمِيرِ وَإِنْ ضَرَبَ ظَهْرَكَ  
« وَأَخَذَ مَالَكَ فَاسْمَعْ وَأَطِعْ »

Artinya:

*“Nanti setelah aku akan ada seorang pemimpin yang tidak mendapat petunjukku (dalam ilmu, pen) dan tidak pula melaksanakan sunnahku (dalam amal, pen). Nanti akan ada di tengah-tengah mereka orang-orang yang hatinya adalah hati setan, namun jasadnya adalah jasad manusia.”*

*Aku berkata, “Wahai Rasulullah, apa yang harus aku lakukan jika aku menemui zaman seperti itu?” Beliau bersabda, “**Dengarlah dan ta’at kepada pemimpinmu, walaupun mereka menyiksa punggungmu dan mengambil hartamu. Tetaplah mendengar dan ta’at kepada mereka.**” (HR. Muslim no. 1847.*

Padahal menyiksa punggung dan mengambil harta tanpa ada sebab yang dibenarkan oleh syari’at –tanpa ragu lagi- termasuk maksiat. Seseorang tidak boleh mengatakan kepada pemimpinnya tersebut, *“Saya tidak akan ta’at kepadamu sampai engkau menaati Rabbmu.”* Perkataan semacam ini adalah **suatu yang terlarang**. Bahkan seseorang wajib menaati mereka (pemimpin) walaupun mereka durhaka kepada Rabbnya.

Adapun jika mereka memerintahkan kita untuk bermaksiat kepada Allah, maka kita dilarang untuk mendengar dan mentaati mereka. Karena Rabb pemimpin kita dan Rabb kita (rakyat) adalah satu yaitu Allah Ta’ala oleh

---

<sup>17</sup>Muhadi, Zainuddin dan Mustaqim, *Studi Kepemimpinan Islam (Telaah Normatif & Historis)*, Putra Mediatama Press, (Semarang, 2005), h. 223

karena itu wajib ta'at kepada-Nya. **Apabila mereka memerintahkan kepada maksiat maka tidak ada kewajiban mendengar dan ta'at.**

Rasulullah shallallahu 'alaihi wa sallam bersabda,

لَا طَاعَةَ فِي مَعْصِيَةٍ ، إِنَّمَا الطَّاعَةُ فِي الْمَعْرُوفِ

*“Tidak ada kewajiban ta'at dalam rangka bermaksiat (kepada Allah). Ketaatan hanyalah dalam perkara yang ma'ruf (bukan maksiat).” (HR. Bukhari no. 7257)*

Rasulullah shallallahu 'alaihi wa sallam juga bersabda,

عَلَى الْمَرْءِ الْمُسْلِمِ ، فِيمَا أَحَبَّ وَكَرِهَ ، مَا لَمْ يُؤْمَرْ  
بِمَعْصِيَةٍ ، فَإِذَا أُمرَ بِمَعْصِيَةٍ فَلَا سَمْعَ وَلَا طَاعَةَ

*“Seorang muslim wajib mendengar dan taat dalam perkara yang dia sukai atau benci selama tidak diperintahkan untuk bermaksiat. Apabila diperintahkan untuk bermaksiat, maka tidak ada kewajiban mendengar dan taat.” (HR. Bukhari no. 7144)<sup>18</sup>*

#### 4. Penyebab Pengendara Melanggar Lalu Lintas

Kecelakaan di Indonesia hampir selalu terjadi setiap hari dikarenakan kesalahan pengemudi itu sendiri. Kecelakaan juga banyak terjadi karna faktor lain, diantaranya adalah karna pengemudi tidak mematuhi peraturan lalu lintas untuk menjaga keselamatan, keamanan dan juga kelancaran lalu lintasnya juga. Masyarakat Indonesia masih banyak yang belum sadar atas pentingnya peraturan lalu lintas dan hal ini yang harus diperhatikan oleh pihak yang bersangkutan maupun pemerintah.

Berikut ini adalah penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang sering sekali terjadi di Indonesia :

---

<sup>18</sup>Rivai Vethal, arviyan arifin, *Islamic Leadership*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2009), h. 224

- a. Minimnya pengetahuan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku di Indonesia hal tersebut dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat untuk mencari tahu peraturan lalu lintas atau rambu-rambu lalu lintas.
- b. Semenjak kecil seorang anak kecil sudah di perbolehkan membawa kendaraan bermotor yang seharusnya umurnya belum mencukupi untuk berkendara sehingga mereka sering melanggar peraturan lalu lintas karna belum mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas.
- c. Hanya patuh ketika ada kabar bahwa akan ada rajia atau saat ada polisi. Ini sudah hal biasa yang sering kita lihat dijalanan bahkan kita sendiri sering melakukan ini.
- d. Tidak memikirkan keselamatan pengendara lain atau masyarakat yang ada di sekitar jalan. Contohnya pengendara motor tidak memakai helm, kaca spion dan tidak menyalakan lampu disiang hari.
- e. Bisa langsung mengurus pelanggaran lalu lintas di tempat atau kata lain “damai”. Hal ini lah yang sering terjadi di setiap ada rajia polisi atau pelanggaran lalu lintas, hal yang pertama yang dipikirkan oleh pengendara saat terkena tilang karena melakukan pelanggaran lalu lintas adalah jalan “damai”.

### **BAB III**

#### **GAMBARAN UMUM KOTA BENGKULU**

## **Sejarah Kota Bengkulu**

### **1. Letak Geografis dan Iklim**

Kota Bengkulu merupakan Ibu Kota Propinsi Bengkulu yang memiliki luas 151.7 KM<sup>2</sup> menurut hasil survey terakhir Bakosurtanal. Kota Bengkulu terletak di posisi Barat Pulau Sumatera berada diantara 30 45” – 30 59” Lintang Selatan serta 102 02 22” Bujur Timur. Kota Bengkulu memiliki relief permukaan tanah yang bergelombang, terdiri dari daratan pantai dan daerah bukit-bukit serta di beberapa tempat terdapat cekungan alur sungai kecil.

Kota Bengkulu di sebelah Utara dan Timur berbatasan dengan Kabupaten Seluma dan sebelah Barat berbatasan dengan Samudera Indonesia. Curah hujan pada tahun 2010 lebih rendah dibanding dengan tahun 2010. Curah hujan terbanyak terjadi pada bulan Oktober, Maret dan Februari. Sedang jumlah hujan tertinggi yaitu selama 27 hari terjadi pada bulan Maret dan Oktober dan rata-rata hari hujan di Kota Bengkulu pada tahun 2010 sebanyak 23 hari hujan.

### **2. Historis Kota Bengkulu**

Secara historis Kota Bengkulu terbentuk berdasarkan Undang-undang No. 6 tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Kabupaten-kabupaten dalam lingkungan Daerah Propinsi Sumatera Selatan. Sejak dikeluarkannya UU No. 1 tahun 1957, Kota kecil Bengkulu diubah statusnya menjadi Kotapraja, meliputi 4 wilayah kedudukan yang membawahi 28 Kepangkuan. Berdasarkan UU. No. 9 tahun 1967

Jo.Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 1988 Propinsi Bengkulu berdiri di Kota Bengkulu dijadikan sebagai Ibu Kota. Kemudian sebutan Kotapraja diganti dengan Kotamadya Dati II Bengkulu sesuai dengan UU. No. 5 tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah. Istilah Kotamadya Dati II Bengkulu berubah menjadi Kota Bengkulu berdasarkan UU. No. 22 tahun 1999 tentang Pemerinthan Daerah.

Pada tahun 2003 Kota Bengkulu mengalami pemekaran wilayah, yang semula 4 kecamatan dengan 57 Kelurahan menjadi 9 kecamatan dan 67 kelurahan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bengkulu No. 28 tahun 2003. Selanjutnya pada tahun 2011, Kota Bengkulu mengalami pemekaran kecamatan kembali.

### **3. Pemerintahan**

Pemerintah Kota Bengkulu dipimpin oleh seorang Walikota dan Wakil Walikota yang dipilih langsung melalui Pemilihan Umum Kepala Daerah tahun 2008. Pada tahun 2010 untuk pemilihan legeslatif telah terpilih 30 orang anggota Dewan Perwakilan Rakyat Daerah terdiri dari 22 orang laki-laki dan 8 orang perempuan. Untuk berjalannya roda Pemerintahan, Pemerintah Kota Bengkulu memiliki 108 unit kerja sebagaimana pada tabel 4 berikut :

**Tabel 4**

**Persebaran Unit Kerja di Pemerintah Kota Bengkulu**

<b>No</b>	<b>Unit Kerja</b>	<b>Jumlah</b>
1.	Sekretaris	3 orang
2.	Badan Tenaga Kerja	10 Orang
3.	Dinas	15 Orang
4.	Kantor	4 Orang
5.	Kecamatan	9 Orang
6.	Kelurahan	67 Orang
<b>Total</b>		<b>108 Orang</b>

Sumber: Bappeda Kota Bengkulu 2011

**4. Penduduk**

Berdasarkan Sensus Penduduk tahun 2010 oleh Badan Statistik yang dikenal dengan SP2010 menunjukkan bahwa penduduk Kota Bengkulu berjumlah 308.544 jiwa, yang terdiri dari 155.372 jiwa laki-laki dan 153.384 jiwa perempuan. Sementara jumlah rumah tangga tercatat sebesar 79.168 rumah tangga. Adapun sebaran penduduk menurut kecamatan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5**

**Persebaran Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Bengkulu Tahun 2012**

<b>No</b>	<b>Kecamatan</b>	<b>Laki-laki (jiwa)</b>	<b>Perempuan (jiwa)</b>	<b>Jumlah</b>
1.	Selebar	23.504	22.707	46.211

2.	Kampung Melayu	14.519	13.853	28.372
3.	Gading Cempaka	<b>39.468</b>	<b>39.299</b>	<b>78.767</b>
4.	Ratu Agung	<b>24.742</b>	<b>24.513</b>	<b>49.255</b>
5.	Ratu Samban	<b>12.149</b>	<b>12.457</b>	<b>24.624</b>
6.	Teluk Segara	<b>11.714</b>	<b>12.284</b>	<b>23.998</b>
7.	Sungai Serut	<b>11.203</b>	<b>10.958</b>	<b>21.981</b>
8.	Muara Bangkahulu	<b>18.169</b>	<b>17.167</b>	<b>35.336</b>
9.	Singaranpati	-	-	-
<b>Total</b>		<b>155.288</b>	<b>153.256</b>	<b>308.544</b>

Sumber: Kota Bengkulu dalam Angka, 2012

Laju pertumbuhan penduduk berdasarkan Sensus Penduduk tahun 2012 sebesar 2,9 % per tahun, laju pertumbuhan penduduk tertinggi di Kecamatan Selebar sebesar 11,03 % dan terendah di kecamatan Teluk Segara sebesar 0,08%. Tingkat kepadatan penduduk Kota Bengkulu pada tahun 2010 dengan luas wilayah 151.7 KM<sup>2</sup> adalah 2.033 jiwa per KM<sup>2</sup>. Angka ini mengalami kenaikan 10,6 % di banding tahun 2009, dimana tingkat kepadatan penduduk Kota Bengkulu tahun tersebut adalah 1,838 jiwa. Dilihat penyebarannya dari 9 Kecamatan di wilayah Kota Bengkulu, penduduk yang lebih banyak tinggal di kecamatan Gading Cempaka yaitu sebanyak 78.767 jiwa (25,5%), disusul kecamatan Ratu Agung 49.255 jiwa (16,0%). Kedua kecamatan ini merupakan pusat Pemerintahan dan ekonomi Kota Bengkulu.

## 5. Pendidikan dan Sosial

Berdasarkan data tahun 2012 banyak jenis pendidikan negeri dan swasta menurut tingkat pendidikan adalah, Taman Kanak-kanak sebanyak 86, Sekolah Dasar sebanyak 104, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama sebanyak 51, Sekolah Lanjutan Tingkat Atas sebanyak 28, Sekolah Lanjutan Tingkat Kejuruan 20 dan Perguruan Tinggi sebanyak 11. (Diknas Kota Bengkulu : 2012). Fasilitas Kesehatan berupa Puskesmas sampai tahun 2010 berjumlah sebanyak 19, Puskesmas Pembantu sebanyak 53, Puskesmas Keliling sebanyak 19, Klinik KB sebanyak 63, Rumah Bersalin sebanyak 20, Poyandu sebanyak 192, Poskesdes sebanyak 67. (Dinas Kesehatan Kota : 2012). Dalam tahapan keluarga sejahtera di Kota Bengkulu tahun 2011 – 2012 tidak sedikit pun mengalami peningkatan yakni dalam angka Pra Sejahtera : 1.775, Sejahtera I : 10.658, Sejahtera II : 22.465, Sejahtera III : 19.169 dan Sejahtera Plus : 3.967. Selanjutnya data umat beragama di Kota Bengkulu sampai tahun 2012 adalah ; Islam : 278.031, Katolik : 4.617, Protestan : 13.813, Hindu : 521 dan Budha : 1.602. ( Depag Kota Bengkulu : 20102).

Dari data penganut agama penduduk Kota Bengkulu mayoritas menganut Islam. Mengingat telah merebaknya angka anak jalanan di Kota Bengkulu, sudah sepantasnya partisipasi dan peran tokoh agama sangat penting dalam mengentaskan anak jalanan. Sesungguhnya ajaran Islam memiliki konsep pembinaan keluarga. Islam juga mengajarkan betapa besar tanggung jawab orang tua dalam mendidik anak. Maka kalau anak-anak disibukkan dengan pendidikan maka secara otomatis mereka tidak akan turun

ke jalan. Tentang pandangan Islam terhadap perilaku anak jalanan adalah bahwa sesungguhnya setiap orang itu mulia dan baik, kecuali jika dia telah berperilaku tidak baik. Maka selama mereka berperilaku baik tidak mencuri, tidak kriminal, tidak mencuri, tidak berkata kotor, mengelem maka mereka tetap baik di mata agama. Dari kondisi inilah pelibatan tokoh agama dalam rangka pemberdayaan ekonomi keluarga melalui kegiatan penyuluhan dan pengajian perlu digalakkan. Misal penyaluran dan pemanfaatan dana-dana zakatzakat mall yang sesuai dengan peruntukan dan sesuai sasaran akan menjadi modal dan kekuatan membangun ekonomi masyarakat miskin di Kota Bengkulu.

#### **6. Visi dan Misi Kota Bengkulu**

Visi dan Misi Kota Bengkulu seperti yang tertera di Rencana PembangunanJangka Menengah Kota Bengkulu tahun 2008 – 2013 adalah menuju masyarakat KotaBengkulu yang bermartabat dan makmur. Visi tersebut memiliki makna bahwaselama lima tahun ke depan merupakan tahap pertama pembangunan jangka panjang,yang memiliki dua kunci pokok yakni masyarakat bermartabat yang mengandung artibahwa masyarakat Kota Bengkulu mempunyai harga diri dan martabat yang tinggidengan dasar meyakini akan kebenaran ajaran dan nilai-nilai agama yang menjadipedoman dan tuntunan dalam menjalankan kehidupannya dalam wujud keimanan danketaqwaan kepada Tuhan Yang Maha Esa. Kata kunci kedua adalah Kota yangmakmur merupakan kondisi kehidupan masyarakat Kota Bengkulu yang sejahtera danberkecukupan jasmani dan rohani. Kondisi Kota yang makmur

akan tercapai melalui penguatan perekonomian rakyat dan bertumpu pada kekuatan lokal dan berwawasan lingkungan yang berkelanjutan serta dukungan sarana prasarana yang cukup memadai guna mewujudkan kesejahteraan rakyat. Untuk mewujudkan visi tersebut maka dijabarkan ke dalam 7 dasar pembangunan kota yang salah satunya adalah

*“ Meningkatkan kualitas sumber daya manusia melalui pendidikan dan pelayanan kesehatan serta menciptakan lapangan pekerjaan demi terwujudnya kehidupan masyarakat yang makmur “.*

Untuk mewujudkan visi dan misi tersebut, Pemerintah Kota Bengkulu mempunyai strategi utama yang disebut 3 Pilar yaitu ,

*Pendidikan, Kesehatan dan Ekonomi Kerakyatan.*

Melihat visi dan misi dan strategi utama yang diemban Pemerintah Kota Bengkulu, sungguh merupakan kemuliaan hak dan kewajiban Pemerintah untuk mewujudkan kesejahteraan warganya. Namun dalam sisi lain terhadap masalah anak jalanan dan eksisnya masih didapatkan kenyataan yang tidak mencerminkan, mulai dari adanya usia anak-anak yang putus dari bangku pendidikan, adanya perilaku anak-anak ngelem, orang tua anak jalanan yang miskin dan rumahnya tidak layak huni. Itu adalah sebagian fenomena sosial yang masih menjadi renungan dan agenda besar untuk ditindaklanjuti.

## **7. Kebudayaan**

Provinsi Bengkulu mempunyai kebudayaan adat dan istiadat yang diwarnai tiga rumpun suku besar Rejang, suku Serawai, dan suku Melayu. Suku Rejang berpusat di Kabupaten Rejang Lebong, suku Serawai dan

berpusat di Kabupaten Bengkulu Selatan dan suku Melayu berpusat di Kota Bengkulu.

Melayu Kota Bengkulu, sebagai Ibu Kota Provinsi sejak dahulu telah didatangi dan didiami oleh berbagai suku bangsa dari berbagai daerah, baik dari luar Provinsi maupun dari Kabupaten lainnya yang ada di Provinsi Bengkulu. Suku bangsa yang mendiami Kota Bengkulu antara lain: Suku Melayu, Rejang, Serawai, Lembak, Bugis, Minang, Batak dan lain-lain, oleh karena itu kebudayaan di Kota Bengkulu merupakan *Akultrasi* dari kebudayaan dan adat istiadat dari berbagai suku bangsa. Bahasa yang digunakan dalam pergaulan sehari-hari oleh mayoritas masyarakat Kota Bengkulu adalah bahasa Melayu Bengkulu, bahasa Rejang, bahasa Serawai, bahasa Pekal dan bahasa Lembak.

Pengaruh agama Islam dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Bengkulu masih sangat kental, hal ini terlihat dari adat istiadat yang berlaku yang banyak dipengaruhi oleh kebudayaan Islam, seperti seni kerajinan kain besurek yang merupakan kain yang bertuliskan huruf arab gundul serta upacara adat istiadat yang bernuansa Islam banyak dilakukan masyarakat antara lain:

1. Untuk mengenang gugurnya Hasan dan Husen Cucu Nabi Muhammad SAW. Diadakan adat upacara ritual *Tabot* setiap tanggal 1 sampai dengan tanggal 10 Muharram. Perayaan *Tabot* saat ini sudah menjadi bagian dari kalender wisata Nasional setiap tahunnya.

2. Kesenian berzikir (*Sarafal Anam*), nyanyian yang diambil dari kitab berzanzi dengan bunyi-bunyian rebana yang dimainkan oleh kaum laki-laki. Berzikir biasanya dilakukan pada cara perkawinan, hari besar agama dan lain-lain.

Selain itu, ada beberapa kesenian yang biasanya dilakukan masyarakat Kota Bengkulu, seperti kesenian Gamat yang merupakan musik tradisional iramanya mirip Melayu Deli dan disertai pantun-pantun, kesenian Gambus yang merupakan jenis musik berirama padang pasir, kesenian Dendang yang biasanya pada upacara perkawinan. Dendang adalah nyanyian yang diiringi oleh musik rebana. Jenis Dendang antara lain: Senandung Gunung, Ketapang, Rampai-rampai dan sebagainya.

Dalam tatanan sosiologi masyarakat yang memiliki beragam suku dan bahasa masyarakat Kota Bengkulu mempunyai Falsafah Hidup "*Seiyo Sekato*" merupakan motto kebijakan yang menyangkut kepentingan bersama. Sering kita dengar dalam bahasa pantun "*Kebukit sama mendaki, kelurah sama menurun*" artinya dalam membangun, pekerjaan seberat apapun jika sama-sama dikerjakan akan terasa ringan juga. Selain itu, ada pula "*Bulek Air Kepembulu, bulek kato kek mufakat*" artinya bersatu air dengan bambu, bersatu pendapat dengan musyawarah. Falsafah hidup ini mampu meningkatkan kerukunan dan kualitas membangun kerja sama diantara masyarakat Kota Bengkulu, sehingga ketika mereka berbaur masih tetap bisa bekerja sama meskipun berbeda suku dan bahasa.

## 8. Agama

Sebelum tahun 1685, di Wilayah Bengkulu terdapat beberapa Kerajaan kecil, disamping Kerajaan Depati Tiang Empat di Pengunungan bukit Barisan didaerah Rejang Lebong, Selebar didaerah Lembak Bengkulu Utara, Sungai Lemau di Pondok Kelapa Bengkulu Utara, Sungai Itam didaerah Lembak Bengkulu Utara dan Anak Sungai didaerah Muko-muko. Pada pertengahan abad XVI, kerajaan-kerajaan kecil didaerah Bengkulu masuk dalam Pengaruh kerajaan Baten, terutama didaerah pesisir mulai dari kerajaan selebar sampai batas Sungai Urai di Bengkulu Utara.<sup>19</sup>

Sejak pengaruh dari kerajaan Baten itulah agama Islam masuk ke Bengkulu, dan sejak permulaan abad XVII berkembang pula pengaruh dari kerajaan Aceh dari Utara melalui hubungan dagang, terutama pedagang lada. Sejak masuk agama Islam di Bengkulu mayoritas masyarakat Kota Bengkulu memeluk agama Islam.

Kehidupan dan toleransi umat beragama di Kota Bengkulu sudah berjalan dengan baik dan harmonis, hal ini dapat dilihat dari pelaksanaan ibadah dan perayaan hari-hari besar keagamaan pelaksanaannya berjalan lancar. Sebagian besar masyarakat Kota Bengkulu menganut agam Islam yaitu sebesar 96,54%, Kristen Protestan 1,99%, Khatolik 1,02%, Hindu 0,14%, dan Budha 0,30%.

---

<sup>19</sup>Abdullah Siddik, *Sejarah Bengkulu 1500-1990*, (Jakarta: Balai Pustaka), 1996, h. 1

## **9. Bahasa**

Dalam pergaulan sehari-hari, seperti peniagaan dipasar dan percakapan antar tetangga, masyarakat Bengkulu menggunakan bahasa Melayu Bengkulu sebagai alat komunikasi. Selain bahasa Melayu Bengkulu, masyarakat Kota Bengkulu juga menggunakan bahasa daerah masing-masing suku yang biasanya digunakan di rumah, seperti bahasa Rejang, bahasa Serawai, bahasa Lembak, bahasa Jawa dan lainnya. Bahkan Indonesia biasanya digunakan di lingkungan formal, misalnya di Sekolah, Perguruan Tinggi, Kantor-kantor Pemerintahan dan Kantor Swasta.

## **10. Sistem Keekerabatan**

### **1. Keluarga Batih**

Ayah ibu beserta anak-anak disebut keluarga Batih. Ayah merupakan kepala keluarga yang bertanggungjawab sepenuhnya atas kehidupan seluruh keluarga. Sedangkan, ibu sebagai pendamping ayah dan sebagai penata kehidupan keluarga. Kedudukan dan kehormatan keluarga dalam pandangan masyarakat lebih menekankan kepada garis laki-laki, dimana anak laki-laki berhak memberikan persetujuan untuk menentukan jodoh saudara perempuannya, bila ayah tidak ada.

Pembentukan keluarga Batih tidak dapat dipisahkan sebagai pembentukan keluarga luas karena pengaruh Islam dalam perkembangan suku Melayu lebih tegas dan jelas. Keluarga luas adalah susunan keluarga yang ada ikatan darah, sering disebut adik sanak keturunan. Prinsip keturunan Batih diantara adik sanak keturunan yang paling menonjol

terlihat dalam peristiwa-peristiwa seperti upacara perkawinan, kematian, membuka lahan sawah atau kebun untuk mendirikan rumah baru dan membantu menyelesaikan sengketa baik antara keluarganya maupun keluarga lain.

## 2. Keluarga Besar

Bila anak-anak (putra-putri) dari keluarga Batih telah dewasa dan mendapat jodoh atau menikah dengan anak dari keluarga Batih yang lain dan mendapat keturunan, maka keluarga itu disebut *Keluarga Besar*. Dalam keluarga besar dalam satu atau beberapa keturunan, akan dikenal dan didapatkan; menantu, mertua, ipar dan besan. Menantu adalah suami atau istri anak. Ipar adalah suami atau istri dari kakak atau adik. Mertua adalah ayah atau ibu dari istri atau suami. Besan adalah kedua mertua anak atau menantu. Hubungan antar anak dan mertua, antar besan dan antar ipar merupakan hubungan yang disegani atau dihormati dalam bidang adat, menantu merupakan tulang punggung pelaksanaan pekerjaan, karena itu menantu disebut *Tiang Garang*.

Perkawinan berfungsi memperdekatkan dan mempererat tali persahabatan antar keluarga atau suku keluarga bangsa dengan yang lain. Melalui perkawinan timbullah sistem kekerabatan yang semakin besar keluarganya, semakin jauh juga jangkauannya.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Setda Kota Bengkulu, *Adat Kota Bengkulu*, (Bengkulu: Hukum Setda Kota Bengkulu), h. 135

## **11. Pola Pemukiman Tradisional**

Pada masa lalu pemukiman tradisional suku Melayu terdiri dari daerah *Kedatukan*, Pasar dan Kampung. *Kedatukan* merupakan kesatuan teritorial yang luas dan terdiri dari Pasar dan Kampung. Pasar merupakan pemukiman suku Melayu, sedangkan Kampung Melayu merupakan pemukiman suku Keturunan. Daerah atau wilayah *Kedatukan* dipimpin oleh seorang datuk sebagai pimpinan adat dan pemerintahan. Pasar dan kampung yang dibentuk bertujuan untuk menggalang kerja sama para warga suku. Kerja sam ini bersifat tolong menolong yang dapat terjadi, yaitu waktu melaksanakan upacara adat seperti kematain dan perkawinan.

Para warga biasanya memberikan sumbangan sesuai dengan kemampuan bersangkutan baik tenaga maupun materil. Setelah berlakunya Undang-undang No. 5 Tahun 1974 tentang pokok-pokok pemerintahan didaerah, maka wilayah *Kedatukan*, Pasar dan kampung menjadi daerah Kecamatan dan Kelurahan dan Kepala kecamatan dan kelurahan tidak berfungsi lagi sebagai pimpinan adat.

## **12. Sistem Gotong Royong**

Dalam kehidupan masyarakat sehari-hari terdapat gagasan untuk saling bantu-membantu yang dilandasi oleh sistem kekerabatan. Gagasan untuk mmbantu sesama warga diwujudkan dalam gotong royong (*mengerayo*).

Para warga mengenal beberapa jenis gotong royong seperti: gotong royong dalam bidang pertanian misalnya menanam padi bersama-sama,

dalam bidang perikanan, pekerjaan mendirikan rumah atau rumah ibadah, upacara adat, perkawinan, kematian, dan perdamaian adat (*dapek salah*). Ada 2 (dua) cara pelaksanaan gotong royong yaitu: pertama melalui mufakat adik sanak, kedua mufakat melalui rajo penghulu.<sup>21</sup>

### **13. Norma-norma Adat Kota Bengkulu**

Jenis-jenis norma adat Kota Bengkulu terdapat dalam buku IV Kompilasi Hukum Adat Kota Bengkulu, norma-norma yang terdapat dalam buku IV merupakan kumpulan dari berbagai macam *cempalo/dapek salah* yang ada di masyarakat Kota Bengkulu yang sampai saat ini berlaku. *Cempalo/dapek salah* yang diatur dalam buku IV ini, antara lain mengatur tentang *cempalo tangan*, *cempalo mato*, atau perbuatan terlarang yang dilakukan oleh mata, *cempalo mulut* atau perbuatan terlarang yang dilakukan oleh mulut, yang berhubungan dengan kesusilaan seperti merabai, zina, bertandang dan numpang temalam, bertemu selain itu juga diatur dengan tata cara hidup bertetangga, tata cara berjanji, kepemilikan tanah dan kewajiban menjaga lingkungan.<sup>22</sup>

## **BAB IV**

### **KEPATUHAN MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN**

#### **DITINJAU DARI HUKUM ISLAM**

---

<sup>21</sup>Setda Kota Bengkulu, *Adat Kota Bengkulu...*, h. 138

<sup>22</sup>Setda Kota Bengkulu, *Adat Kota Bengkulu...*, h. 139

## **A. Kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti dengan melakukan wawancara kepada masyarakat tentang pengetahuan masyarakat Kota Bengkulu mengenai hukum menyalakan lampu sepeda motor di siang hari, rata-rata masyarakat sudah mengetahui sebagaimana hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada informan berikut:

### **1. Aspek Kesadaran Pengendara**

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah seorang pengendara yang bernama Zet, ia mengatakan:

“Iya, saya sudah mengetahui ada peraturan menyalakan lampu dan peraturan itu memang sudah lama saya ketahui.”

Sama halnya dengan yang disamakan oleh Dinda:

“Sejak lama saya sudah mengetahui kalau ada peraturan seperti itu dan sampai sekarang memang peraturan masih seperti itu”

Tidak ada bedanya dengan yang dikemukakan oleh Bapak Sucipto:

“Saya sudah lama tahu soal itu”

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai pemahaman masyarakat Kota Bengkulu terhadap hukum menyalakan lampu sepeda motor di siang hari, masyarakat sudah mengetahui adanya sanksi jika tidak menyalakan lampu di siang hari maka akan dikenakan sanksi sebagaimana yang telah dijelaskan oleh beberapa informan berikut:

Kebanyakan masyarakat di kota Bengkulu sudah mengetahui adanya aturan tentang menyalakan lampu di siang hari akan tetapi masih tetap aja ada yang

melanggar dan berbagai macam teguran dari pihak penegak hukum telah berikan.

## **2. Aspek Ketidakpedulian Pengendara**

Seperti yang dikemukakan oleh salah seorang warga yang pernah mendapatkan teguran dari pihak kepolisian lalu lintas, yang mana warga tersebut bernama Ibu Sri selaku Ibu RT Sukarami, ia mengatakan:

“memang saya sudah mengetahuisanksi dan saya juga sering ditegur oleh polisi jika tidak menyalakan lampu”

Sama halnya dengan yang di sampaikan oleh Budi sebagai pengendara di bawah umur, yang mengatakan:

“Saya pernah juga ditilang sama polisi karena tidak menyalakan lampu, padahal bagi saya menyalakan lampu siang hari tidak penting”

Mengenai sikap masyarakat Kota Bengkulu terhadap hukum menyalakan lampu sepeda motor disiang hari adalah masyarakat sendiri masih tidak mematuhi dan masih banyak yang melanggar sebagaimana yang dijelaskan oleh informan berikut:

Wawancara dengan Diana selaku Pengendara, yang mengatakan:

“saya tau tentang undang-undang menyalakan lampu utama di siang hari namun tidak menyalakan lampu pada siang hari ini sudah menjadi kebiasaan dalam masyarakat termasuk saya, bagi saya itu peraturan pembodohan pada undang-undang menyalakan lampu di siang hari kan kalau siang hari semua nya sudah terlihat jelas oleh pengendara meski tidak menyalakan lampu, lagian undang-undang ini masih pro dan kontra dikalangan masyarakat sihingga banyak masyarakat yang terbiasa tidak menyalakan lampu utama di siang hari”

Adapun prilaku masyarakat Kota Bengkulu terhadap hukum menyalakan lampu sepeda motor disiang hari adalah masyarakat masih belum

mematuhi. Dan pelanggaran ini juga terjadi karena kurangnya himbauan atau peringatan dari petugas penegaknya (aparatus kepolisian) sebagaimana yang telah dijelaskan oleh informan berikut:

Tidak jauh beda dengan pemaparan dari informan yang bernama Dinda:

“memang menyalakan lampu pada siang hari ini ada undang-undangnya toh mbak, saya belum tau pasti tentang undang-undang menyalakan lampu utama disiang hari soalnya saya sering melakukan perjalanan dari Surabaya ke Keprato pada siang hari dan saya tidak menyalakan lampu, bukan hanya saya tetapi juga banyak pengendara lain yang tidak menyalakan lampu namun tidak ada polisi yang menegur atau menilangnya, seperti sudah menjadi kebiasaan gitu padahal pada saat itu banyak polisi yang bertugas di jalan).”

Berdasarkan hasil wawancara kepada tiga informan di atas, maka dapat dilihat bahwa semua informan menyampaikan tentang tujuan adanya sanksi bagi yang melanggar peraturan adalah agar masyarakat tidak melanggar aturan yang ada dan sudah dibuat oleh pemerintah. Berdasarkan hasil wawancara kepada informan bahwa sanksi atau hukuman jelas sudah ada tapi tingkatannya berbeda-beda, mulai dari yang berat sampai yang ringan seperti yang dikatakan oleh informan berikut:

Informan yang bernama Fitri yang mengatakan:

“Pasti ada tingkatan mulai dari yang berat dan juga sampai yang ringan sesuai dengan kesalahan yang dilakukan oleh masyarakat dan pemerintah memang bijak dalam membuat aturan. Tidak mungkin kesalahan ringan mendapatkan hukuman yang berat, begitu juga sebaliknya”

Sama halnya yang disampaikan oleh ibu Sri selaku salah satu RT yang di wawancarai, mengatakan:

“iya bermacam-macam tingkatan punishmentnya ada yang ringan, berat dan juga sedang sesuai dengan porsi kesalahan yang dilakukan oleh

masarakat sendiri termasuk menyalakan lampu ini merupakan kesalahan yang tidak berat tetapi tetap saja melanggar peraturan”

Ketertiban dalam berlalu lintas di jalan merupakan kewajiban setiap pengguna jalan dengan tujuan untuk keamanan dan keselamatan lalu lintas.Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.Sedangkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan.

### **Kurangnya Perhatian dari Pihak Penegak Hukum**

Dalam hal ini pihak penegak hukum yang dimaksudkan adalah Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas), karena dalam Kepolisian ada yang namanya bidang Satlantas , disana mereka menerapkan segala aturan yang menyangkut peraturan dalam berkendara tanpa terkecuali dalam hal menyalakan lampu kendaraan sepeda motor di siang hari.

Seperti hasil wawancara dari peneliti kepada Bapak Ardi yang mengatakan:

“kami sangat memperhatikan semua yang berkaitan dengan pelanggaran, patuhan dan segala macam sanksi yang telah ditetapkan tapi pada kenyataan di lapangan masih banyak pengendara yang tidak mematuhi dan kami pun tidak dapat melihat dan menegur semua pengendara tersebut dikarenakan bukan hanya 1 atau 2 orang pelanggar saja jadi kami hanya menegur yang mana dapat kami singgahi dan ingin ditegur.”

Ada juga pemaparan dari Bapak Ardi tentang sanksi atau teguran ditempat:

“jika pelanggar itu hanya tentang tidak menyalakan lampu kendaraan di siang hari saja maka kami hanya memberikan sanksi berupa teguran dan penyampaian aturan yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Lalu

Lintas dan tidak memberikan sanksi berat seperti denda dan sebagainya.”

### **3. Aspek Keterpaksaan Pengendara**

Ada juga penyampaian dari salah satu pengendara yang bernama Tri, mengatakan:

“saya sengaja tidak menghidupkan lampu karena masih sangat terang dan menurut saya tidak ada gunanya menyalakn lampu pada siang hari itu karena semua pengendara tahu dan dapat melihat dengan jelas bahwa disekitarnya ada kendaraan lain. Memang saya pernah ditegur oleh pihak Polisi Lalu Lintas saat berada di salah satu Persimpangan Lampu Merah dan setelahnya saya menghidupkan lampu motor saya sebentar saja hanya pada saat ditegur itu dan setelah berjalan lampu tersebut saya matikan kembali.”

Ada juga hasil wawancara denga Bapak Handoko salah satu warga,

yang mengatakan:

“kalau masalah Undang-Undang tentang Lalu Lintas tersebut saya baru mengetahui dari saudara karena saya orang yang cukup sibuk. Menurut pendapat saya, atura tersebut haruslah dijalankan bukan hanya pengedara saja tapi pihak penegak hukumnya juga, dalam masalah sanksi yang akan dijatuhkan itu juga haruslah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.”

### **Data Pengendara yang Menyalakan Lampu dan Tidak Menyalakan**

Di kota Bengkulu semua masyarakat kebanyakan yang telah memiliki kendaraan baik itu roda dua (sepeda motor) atau roda empat (mobil), jadi banyak kemungkinan yang patuh peraturan dan yang sering melanggar

peraturan dengan alasan yang berbeda-beda. Peraturan yang telah dibuat seharusnya dipatuhi bersama, baik pengendara maupun pihak penegak hukum. Berikut jumlah pengendara yang menyalakan lampu di siang hari dan yang tidak menyalakan:

**Tabel 6**  
**Jumlah pengendara yang menyalakan lampu disiang hari dan tidak menyalakan**

No	Lokasi	Jumlah Kendaraan Menyalakan Lampu (Sepeda Motor)	Jumlah Kendaraan Tidak Menyalakan Lampu (Sepeda Motor)
1.	Lampu Merah Polda	25 Kendaraan	48 Kendaraan
2.	Lampu Merah Pagar Dewa	21 Kendaraan	39 Kendaraan
3.	Lampu Merah Lingar Barat	10 Kendaraan	55 Kendaraan
4.	Lampu Merah Hibrida	15 Kendaraan	50 Kendaraan
5.	Lampu Merah SLB	20 Kendaraan	60 Kendaraan
6.	Lampu Merah Km 6.5	25 Kendaraan	80 Kendaraan
<b>Total</b>		<b>116 kendaraan</b>	<b>332 kendaraan</b>

Sumber: penelitian pada tanggal 10-23 September 2018

**Tabel 7**  
**Jumlah pengendara yang menyalakan lampu disiang hari dan tidak menyalakan**

No	Lokasi	Jumlah Kendaraan Menyalakan Lampu (mobil)	Jumlah Kendaraan Tidak Menyalakan Lampu (mobil)
1.	Lampu Merah Polda	50 Kendaraan	100 Kendaraan

2.	Lampu Merah Pagar Dewa	21 Kendaraan	50 Kendaraan
3.	Lampu Merah Lingar Barat	15 Kendaraan	55 Kendaraan
4.	Lampu Merah Hibrida	80 Kendaraan	100 Kendaraan
5.	Lampu Merah SLB	60 Kendaraan	80 Kendaraan
6.	Lampu Merah Km 6.5	25 Kendaraan	80 Kendaraan
<b>Total</b>		<b>251 kendaraan</b>	<b>465 kendaraan</b>

Sumber: penelitian pada tanggal 10-23 September 2018

Berdasarkan hasil penelitian diatas dapat dilihat bahwa tidak sedikit pengendara yang patuh peraturan akan tetapi masih banyak juga yang melanggar peraturan yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jumlah tersebut bukan hanya pengendara biasa saja tapi ada juga dari pihak penegak hukum seperti aparat kepolisian itu sendiri, baik itu polisi umum maupun polisi bagian Satlantas.

Jadi harusnya ada perhatian lebih mengenai masalah pelanggaran tersebut dan pihak penegak hukum pun harus memberikan contoh yang semestinya kepada pengendara lain, bukannya ikut serta dalam pelanggaran aturan tidak menyalakan lampu itu.

## **Faktor Penyebab Pelanggaran Tidak Menyalakan Lampu Kendaraan**

### **1. Faktor Kepatuhan dan kesadaran**

kepatuhan merupakan salah satu jenis pengaruh sosial, dimana seseorang menaati dan mematuhi permintaan orang lain untuk melakukan tingkah laku karena adanya unsur power. Power yang dimaksudkan dapat

diartikan sebagai suatu kekuatan atau kekuasaan yang memiliki pengaruh terhadap seseorang atau lingkungan tertentu. Pengaruh sosial ini dapat memberikan dampak positif dan negatif terhadap perilaku individu. Jadi adanya kekuatan dari pihak yang berwenang membuat seseorang mematuhi dan melakukan apa yang diperintahkan. Kepatuhan merupakan salah satu bentuk dari pengaruh sosial, kepatuhan dapat diartikan sebagai ketaatan individu dalam melaksanakan perintah atau permintaan yang lain.

Kesadaran hukum merupakan konsepsi abstrak di dalam diri manusia, tentang keserasian antara ketertiban dan ketentraman yang dikehendaki atau sepiantasnya. Kesadaran hukum sering dikaitkan dengan pentaatan hukum, pembentukan hukum, dan efektivitas hukum. Kesadaran hukum merupakan kesadaran nilai-nilai yang terdapat dalam manusia tentang hukum yang ada.

## **2. Faktor Keterpaksaan**

Yang dimaksud dengan keterpaksaan adalah suatu tindakan yang dilakukan tapi tidak sesuai antara pikiran yang kehendak sendiri, di sini faktor keterpaksaan yang dimaksudkan adalah seseorang melanggar aturan yang telah ditetapkan dengan alasan tersendiri. Misalnya seperti kendaraan tersebut memang tidak memiliki lampu kendaraan lagi atau karena hal lain yang mendukung.

## **3. Faktor Ketidakpedulian**

Faktor ini merupakan salah satu faktor yang lebih berperan di bandingkan dengan faktor lainnya, karena dalam kehidupan bermasyarakat banyak yang tidak memperdulikan adanya aturan dan hukum yang berlaku di kehidupan sehari-hari. Ketidakpedulian adalah sikap seseorang atau individu dalam menanggapi berbagai macam masalah dalam kehidupan, disini pengendara kebanyakan memiliki sikap yang tidak peduli dengan peraturan yang telah ditetapkan.

#### **B. Tinjauan Hukum Islam terhadap kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu**

Menyalakan lampu utama disiang hari wajib dilakukan oleh setiap pengendara sepeda motor saat berkendara di jalan raya. Pasalnya banyak keuntungan yang akan diperoleh pengendara motor, salah satunya adalah factor keselamatan. Ditlantas Polda Metro Jaya menyebutkan menyalakan lampu utama di siang hari mampu mengurangi resiko kecelakaan hingga 20%. Menyalakan lampu utama pada siang hari akan berpengaruh terhadap konsentrasi pengendara sepeda motor karena ketika semua pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari makanya pengendara akan mengetahui pengendara lainnya, baik pengemudi dari jalan yang berlawanan maupun pengemudi yang ada dibelakangnya sehingga pengendara tetap waspada sepanjang perjalanannya.

Hal ini sesuai dengan UU no. 22 Tahun 2009 yang tertuang pada pasal 107 ayat 1 dan 2

- (3) pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu
- (4) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat 1, wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Dengan demikian, Undang-undang yang tercantum diatas menunjukkan bahwa pemerintah sangat peduli terhadap keselamatan pengendara, baik pengendara roda empat maupun pengendara roda dua sehingga undang-undang ini dicantumkan secara tegas untuk mengatur ketertiban dan keamanan masyarakat ketika pengendara. Namun pada kenyataannya di kota Malang masih banyak masyarakat pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari ketika mengemudi. Hal ini seakan-akan menjadi kebiasaan dan tidak ada aturannya bagi mereka. . Pada pasal 293 ayat (2) menyatakan, setiap pengendara sepeda motor di jalan raya dan bergerak tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000. Ayat diatas sudah jelas memerintahkan kepada pengendara untuk menyalakan lampu utama pada siang hari demi keamanan dan kenyamanan bersama agar terhindar dari kecelakaan. Namun peraturan ini belum serius di sadari dan dipatuhi oleh masyarakat khususnya masyarakat kota Malang sehingga masih banyak pelanggaran yang terjadi yang dilakukan oleh masyarakat kota Malang.

Apabila membicarakan masalah efektif atau berfungsi atau tidaknya suatu hukum dalam arti undang-undang atau produk hukum lainnya, maka pada umumnya pikiran akan diarahkan pada kenyataan apakah hukum tersebut benar-benar berlaku atau tidak dalam masyarakat. Dalam teori-teori hukum biasanya dibedakan antara 3 (tiga) macam hal berlakunya hukum sebagai kaidah mengenai pemberlakuan kaidah hukum

- d. Kaidah hukum berlaku secara yuridis, apabila penentuannya didasarkan pada kaidah yang lebih tinggi tingkatannya atau bila berbentuk menurut cara yang telah ditetapkan atau apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya
- e. Kaidah hukum berlaku secara sosiologis, apabila kaidah tersebut efektif, artinya kaidah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak diterima oleh warga masyarakat atau kaidah tadi berlaku karena diterima dan diakui oleh masyarakat.
- f. Kaidah hukum tersebut berlaku secara filosofis, artinya sesuai dengan cita-cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.

Jika ditelaah secara mendalam, maka untuk berfungsi atau efektifnya suatu hukum haruslah memenuhi ketiga unsur tersebut. Sejalan dengan hal tersebut menurut Mustafa Abdullah bahwa agar suatu peraturan atau kaidah hukum benar-benar berfungsi harus memenuhi 4 (empat) factor yaitu:

- e. Kaidah hukum atau peraturan itu sendiri
- f. Petugas yang menegakkan atau yang menerapkan (menjaga, memperingati dan menghimbau masyarakat terkait hukum)

- g. Fasilitas yang diharapkan akan dapat mendukung pelaksanaan kaidah hukum atau peraturan tersebut.
- h. Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut (yang dimaksud disini adalah kesadarannya untuk mematuhi suatu peraturan perundang-undangan yang kerap disebut derajat kepatuhan. Secara sederhana dapat dikatakan, bahwa derajat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan)

Setelah melihat 4 faktor diatas hukum akan berjalan lancar apabila 4 faktor diatas benar-benar diterapkan dan dijalankan oleh manusia sesuai dengan fungsinya. Hukum merupakan pedoman hidup yang wajib ditaati oleh manusia karena manusia adalah subjek hukum sehingga dimana ada manusia disitu ada hukum dengan demikian hukum bukan kebiasaan. Pelaksanaan peraturan itu dapat dipaksakan artinya bahwa hukum mempunyai sanksi, berupa ancaman dengan hukuman terhadap si pelanggar.

Setelah melihat peristiwa pelanggaran yang terjadi dikota malang terkait pelanggaran pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari. hal ini dilatar belakangi oleh bermacam faktor sehingga masih banyak masyarakat kota malang yang melanggarnya. Setelah dibandingkan antara realitas masyarakat dengan idealis undang-undang yang mengatur terkait menyalakan lampu utama disiang hari terjadi ketidak sesuaian antara keduanya.

Dengan meminjam teori yang digunakan Mustafa Abdullah diatas, maka pelanggaran yang terjadi adalah praktek pelanggaran Petugas yang menegakkan atau yang menerapkan dan Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut. Proses pelanggaran ini terjadi karena ketidaksadaran masyarakat untuk mentaati tentang adanya undang-undang yang telah di sah kan oleh pemerintah sehingga dengan ketidaksadaran ini menjadi kebiasaan masyarakat untuk melanggarnya.

Meskipun secara tegas undang-undang tentang menyalakan lampu utama disiang hari sudah baik, namun masih banyak masyarakat yang melanggarnya karena ada kelemahan dari pengimplementasiannya. Dengan mengaca sedikit pada hasil wawancara yang sudah dilakukan, penerapan implementasi dari hukum tersebut kurang maksimal, baik dari masyarakat mapun dari penegak hukumnya karena masih banyak masyarakat kota malang yang tidak menyadari dan mengakui terkait peraturan menyalakan lampu utama disiang hari mereka menganggap tidak menyalakan lampu di siang hari sudah menjadi kebiasaan. Dan kurangnya himbauan dari aparat kepolisian sehingga penerepan dari hukum tidak berhasil maksimal.

Punishment (hukuman) dalam bahasa arab diistilahkan dengan 'iqob. Al-Quran memakai kata 'iqob sebanyak 20 kali dalam 11 surat. Bila memperhatikan masing-masing ayat tersebut terlihat bahwa kata 'iqob mayoritas didahului oleh kata syadiid (yang paling, amat dan sangat), dan kesemuannya menunjukkan arti keburukan dan adzab yang menyedihkan,

seperti firman Allah dalam surat AliImran ayat 11 dan Al-Anfal ayat 13 yang berbunyi sebagai berikut :

كَذَّابِ آلِ فِرْعَوْنَ وَالَّذِينَ مِنْ قَبْلِهِمْ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا فَأَخَذَهُمُ اللَّهُ  
بِذُنُوبِهِمْ وَاللَّهُ شَدِيدُ الْعِقَابِ

Artinya:

*”(keadaan mereka) seperti keadaan pengikut fir’aun dan orang-orang sebelum mereka. maka mendustakan ayat-ayat kami maka Allah menyiksa mereka disebabkan dosa-dosanya, Allah sangat berat hukuman-Nya.”(Ali-Imran:11)*

ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ شَاقُّوا اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَمَنْ يُشَاقِقِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَإِنَّ اللَّهَ  
شَدِيدُ الْعِقَابِ

Artinya:

*“(Ketentuan) yang demikian itu adalah karena sesungguhnya mereka menentang Allah dan RasulNya, dan barang siapa menentang Allah dan RasulNya, sungguh Allah sangat keras siksa-Nya.”(Al Anfal:13)*

Dari kedua ayat diatas dapat dipahami bahwa kata ‘iqob ditujukan kepada balasan dosa sebagai akibat perbuatan jahat manusia. Selain kata tsawab dan ‘iqob, Al-Quran juga menggunakan kata thargib dan tarhib. Perbedaannya, kalau tsawab dan ‘iqob lebih berkonotasi pada bentuk aktivitas dalam memberikan ganjaran dan hukuman seperti memuji dan memukul, sedangkan kata thargib dan tarhib lebih berhubungan dengan janji atau harapan untuk mendapatkan kesenangan jika melakukan suatu kebajikan atau ancaman untuk mendapatkan siksaan kalau melakukan perbuatan tercela.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian tentang Kepatuhan pengendara sepeda motor menyalakan lampu di siang hari di Kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

1. Bahwa kepatuhan masyarakat untuk menyalakan lampu berdasarkan undang-undang tersebut belum sepenuhnya dilakukan hal ini disebabkan karena masyarakat/warga tersebut lebih memilih untuk menghemat onderdil sepeda motor seperti penggunaan Aki yang berlebihan, karena terlalu sering menyalakan lampu utama pada sepeda motor dapat membuat aki cepat habis/mati. Di samping itu, penerapan sanksi juga belum berjalan dengan semestinya, meskipun pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor sebenarnya harus diberikan sanksi yang sesuai dengan undang-undang yang berlaku.
2. Dalam hukum Islam, setiap aturan yang tidak bertentangan dengan agama dan hadis harus ditaati. Hal itu seperti yang kita ketahui bahwasanya apa yang diberikan dan dikeluarkan oleh pemerintah termasuk kepatuhan menyalakan lampu di siang hari adalah suatu kewajiban. Oleh sebab itu, dalam tinjauan hukum Islam, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas termasuk aturan tentang keharusan menyalakan lampu motor di siang hari adalah bagian dari ketaatan kepada pemimpin (Ulil Amri). Karena aturan menyalakan lampu motor di siang hari diperuntukkan untuk masyarakat luas, walaupun ada manfaatnya tetapi bahaya atau kerusakan yang

ditimbulkan lebih besar (Mudharat dan Mafshadat) bagi masyarakat, maka hukumnya makruh.

## **B. Saran**

### 1. Pembuat kebijakan (*decision maker*)

Seharusnya Kapolri memberikan perintah kepada implementor yakni Satlantas Polres Bengkulu untuk memberikan sanksi yang tegas sesuai dengan yang tertulis dalam UU No. 22 tahun 2009 Pasal 293 ayat (2) tentang ketentuan pemberian sanksi kepada pelanggar kebijakan

### 2. Implementor

Satlantas Polres Bengkulu sebagai implementor kebijakan seharusnya menegakkan atau mengingatkan pada para pengendara yang tidak menyalakan lampu saat berkendara di siang hari seperti pada saat awal-awal kebijakan ini diimplementasikan.

### 3. Kelompok sasaran

Kelompok sasaran dalam hal ini para pengendara sepeda motor hendaknya mau menyalakan lampu saat berkendara di siang hari serta mematuhi peraturan lalu lintas yang ada, karena pada hakekatnya kebijakan ini dibuat demi meningkatkan keselamatan diri mereka sendiri.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdulsyani. *Sosiologi Skematika, Teori, dan Terapan*, Jakarta: PT. Bina Aksara. 2002.
- Adi, Rianto. *Sosiologi Hukum: Kajian Hukum Secara Sosiologi*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia Anggota IKAPI. 2012
- Asikin, Zainal. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers
- Bungin, Burhan. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2015
- Erwin, Muhamad. *Filsafat Hukum: Refleksi Kritis Terhadap Hukum*. Jakarta: Rajawali Pres. 2011
- Hariandja. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: PT. Airlangga. 2002
- Hartono, Kartika. *Pemimpindan Kepemimpinan*, Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2002
- Muhadi, Zainuddin & Mustaqim, Abd. *Studi Kepemimpinan Islam (Telaah Normatif & Historis)*, Putra Mediatama Press, Semarang. 2005
- Salman, Otje. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*. Bandung: Alumni. 2006
- Prasetyo. *Selamat Dalam Berlalu Lintas*. Jakarta: Suara Merdeka Press. 2004
- Rivai Vethal, arviyanarifin. *Islamic Leadership*. Bumi Aksara, Jakarta. 2009
- Santoso, Slamet. *Teori-Teori Psikologi Sosial*. Surabaya: Aditama. 2010
- Soekanto, Soerdjono. *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2006
- Soejono, Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta, Ui Press 2005.
- Sudarso. *Perilaku Berlalu Lintas Remaja di Perkotaan* *Jurnal Masyarakat, Kebudayaan dan Politik*, Th XIII. No 2, hal 45-48. 2007
- Tutik, Titik Triwulan. *Pengantar Ilmu Hukum Islam*. Surabaya: PT. Prestasi Pustaka. 2006

### Internet :

- Anggrasena, Bima. 20. *Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum*.

Magister Ilmu Hukum. *Tesis* (Tidak diterbitkan). Semarang: Universitas Diponegoro.

Anggoro, Tri. *Analisa Kecelakaan Lalu Lintas Studi Kasus Jalan Raya Solo Sragen*. Teknik Sipil. *Skripsi*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah. 2002

Bengkulu Ekspres. Perbandingan Kendaraan Bermotor Dengan Jumlah SIM Yang Dikeluarkan Diakses dari <http://bengkuluekspres.com> di akses tanggal 5 November 2018

Penting Menyalakan Lampu di Siang Hari, <https://news.okezone.com>(diakses 25 Agustus 2018)

**Peraturan Perundangan :**

UU No. 22 Tahun 2009

Pasal 59 ayat 1 jo pasal 18 ayat 1 UU No. 14 Tahun 1992

Pasal 61 ayat 1 jo Pasal 23 ayat 1 huruf d UU No. 14 Tahun 1992

Pasal 61 ayat 1 jo Pasal 23 ayat 1 huruf d UU No. 14 Tahun 1992

Pasal 60 ayat jo pasal 231 huruf b UU No. 14 Tahun 1992

Pasal 69 UU No. 14 Tahun 1992