

BAB II

HASIL PENELITIAN

A. Pengaturan Hukum Mengenai Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirine Pada Kendaraan Bermotor Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Kepolisian Resor Kota (Polresta) Malang Kota, salah satu daerah strategis di bawah naungan Polda Jawa Timur yang memiliki karakteristik lalu lintas padat, keberagaman jenis kendaraan, dan aktivitas sosial yang dinamis. Kota Malang sebagai lokasi penelitian dipilih karena memiliki tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang cukup tinggi dan beragam komunitas pengguna kendaraan, yang menjadikan wilayah ini rentan terhadap pelanggaran lalu lintas, termasuk penyalahgunaan lampu rotator.

Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang Tahun 2023, jumlah kendaraan bermotor yang tercatat mencapai lebih dari 620.000 unit, terdiri dari mobil pribadi, sepeda motor, dan kendaraan umum.²² Jumlah ini menunjukkan bahwa tingkat kepadatan lalu lintas di Kota Malang sangat tinggi, apalagi pada saat jam sibuk, akhir pekan, dan libur panjang, di mana arus kendaraan dari luar kota juga masuk ke pusat kota.

Polresta Malang Kota memiliki struktur organisasi penegakan hukum

²² Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis di Kota Malang Tahun 2023. Diakses melalui: <https://malangkota.bps.go.id>

lalu lintas yang lengkap, antara lain:

1. Satuan Lalu Lintas (Satlantas) yang bertanggung jawab atas patroli, edukasi, dan penindakan pelanggaran di jalan;
2. Unit Registrasi dan Identifikasi (Regident) yang mengatur legalitas dan kelengkapan kendaraan.

Penelitian ini melibatkan wawancara dengan beberapa personel Polresta Malang Kota yang aktif dalam proses pengawasan dan penindakan, serta observasi langsung terhadap perilaku masyarakat pengguna kendaraan. Untuk memaparkan kondisi nyata lapangan secara lebih terstruktur, berikut ini adalah poin-poin tematik berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara:

Berdasarkan hasil wawancara dengan Aipda Eddy Lustyanto, diketahui bahwa pelanggaran penggunaan lampu rotator banyak dilakukan oleh anggota komunitas mobil pribadi, seperti *Mitsubishi Pajero*, *Toyota Fortuner*, dan kendaraan *SUV* lainnya. Pelanggaran terjadi dalam bentuk pemasangan rotator dan sirine yang tidak sesuai peruntukan, dan digunakan saat konvoi atau kegiatan komunitas.

“Kebanyakan mereka pasang strobo hanya untuk gaya-gayaan, biar dikira kendaraan pejabat,” jelas Aipda Eddy saat wawancara.

Gambar 1 Wawancara oleh Peneliti bersama Kepolisian



Motif pelaku menggunakan rotator sangat beragam, mulai dari gengsi sosial, kepraktisan dalam perjalanan, hingga keinginan menciptakan kesan resmi di jalan raya. Meskipun beberapa pelaku sadar bahwa penggunaan rotator ilegal, tingkat kesadaran hukum belum menjadi penghalang utama dalam praktiknya.

Aipda Eddy juga menegaskan bahwa sebagian besar pelanggar mengetahui bahwa tindakan mereka melanggar hukum, tetapi tetap dilakukan karena tidak ada sanksi berat yang diberikan.

Berdasarkan data yang diperoleh, penegakan hukum hanya menasar masyarakat sipil sebagai pelaku langsung, tanpa memperluas tanggung jawab kepada institusi atau organisasi yang berpotensi memfasilitasi pelanggaran tersebut.

Iptu Vica Henriana, selaku Kanit Regident, mengakui bahwa kendaraan yang dipasangi rotator mayoritas adalah milik pribadi, dan belum ditemukan indikasi adanya perintah institusional dari komunitas atau korporasi.

"Kalau nanti ketahuan itu organisasi atau institusi yang suruh, bisa saja dikenakan sanksi. Tapi sampai sekarang belum ada", ujar beliau.

Gambar 2 Proses Pengambilan Data Primer oleh Penulis



Berdasarkan berbagai pertimbangan di atas, Kota Malang dipilih sebagai lokasi penelitian karena:

- 1) Tingginya jumlah kendaraan dan aktivitas lalu lintas;
- 2) Maraknya pelanggaran penggunaan rotator secara ilegal oleh individu;
- 3) Ketersediaan instansi penegak hukum yang aktif dan terbuka terhadap penelitian;
- 4) Dukungan lingkungan akademik yang kuat;
- 5) Relevansi permasalahan dengan fokus penelitian, yaitu pertanggungjawaban pidana terhadap pelanggaran lalu lintas oleh Individu maupun badan hukum.

Dengan karakteristik tersebut, wilayah hukum Polresta Malang Kota dipandang layak, representatif, dan strategis untuk menjadi lokasi kajian mengenai penerapan hukum pidana terhadap penyalahgunaan rotator, termasuk pengujian sejauh mana pertanggungjawaban dapat dikenakan kepada pelaku perseorangan maupun institusi yang terlibat secara tidak langsung.

Data observasi yang diperoleh dari wawancara dengan pihak kepolisian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Rekapitulasi Data Hasil Observasi Lapangan Terkait Penyalahgunaan Lampu Rotator di Kota Malang

No.	Narasumber	Jabatan	Instansi	Temuan Lapangan	Tindak Lanjut
1	Aipda Eddy Lustyanto	Bintara Tilang	Polresta Malang	Pelanggaran banyak terjadi di komunitas mobil	Sanksi berupa teguran dan edukasi, tidak ada proses pidana
2	Iptu Vica Henriana, S. Tr. K	Kanit Regident	Polresta Malang	Belum ada temuan kendaraan institusi, penegakan hukum fokus ke perorangan	Institusi bisa dikenakan sanksi bila pembiaran terbukti, namun belum terjadi

B. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Penyalahgunaan Lampu Isyarat dan Sirine Pada Kendaraan Bermotor di Luar Ketentuan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam konteks pelanggaran lalu lintas, khususnya penggunaan lampu rotator secara tidak sah, wilayah hukum Polresta Malang Kota menunjukkan bahwa sanksi yang diberikan aparat penegak hukum hanya dijatuhkan kepada masyarakat sipil sebagai pelaku langsung, tanpa menjangkau pihak lain yang mungkin turut bertanggung jawab secara struktural, seperti organisasi atau institusi yang memfasilitasi atau membiarkan penggunaan tersebut.

Dari hasil wawancara dengan Aipda Eddy Lustyanto, selaku Bintara Tilang Satlantas Polresta Malang, diketahui bahwa penggunaan rotator secara ilegal marak dilakukan oleh anggota komunitas mobil pribadi. Kendaraan-kendaraan seperti *Toyota Fortuner*, *Mitsubishi Pajero*, dan mobil *SUV* lainnya sering ditemukan menggunakan lampu strobo dan rotator berwarna biru atau merah, yang seharusnya hanya boleh digunakan oleh kendaraan dinas tertentu, seperti Kepolisian, ambulans, dan pemadam kebakaran, sebagaimana diatur dalam Pasal 59 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Menurut penuturan beliau: *“Mayoritas pelanggar adalah masyarakat sipil yang ikut komunitas mobil. Tujuan mereka memasang strobo biasanya untuk konvoi, supaya dikira kendaraan dinas, atau supaya tidak diberhentikan oleh petugas.”*

Fakta ini menunjukkan bahwa penggunaan rotator lebih bersifat simbolik atau prestisius, dan dilakukan secara sadar bahwa hal tersebut melanggar aturan. Artinya, pelanggaran ini tidak hanya terjadi karena ketidaktahuan, namun juga karena kurangnya efek jera dan lemahnya sanksi yang diberikan.

Dalam konteks pelanggaran lalu lintas, khususnya penggunaan lampu rotator secara tidak sah, wilayah hukum Polresta Malang Kota menunjukkan bahwa sanksi yang diberikan aparat penegak hukum hanya dijatuhkan kepada masyarakat sipil sebagai pelaku langsung, tanpa menjangkau pihak lain yang

mungkin turut bertanggung jawab secara struktural, seperti organisasi atau institusi yang memfasilitasi atau membiarkan penggunaan tersebut.

Dari hasil wawancara dengan Aipda Eddy Lustyanto, selaku Bintara Tilang Satlantas Polresta Malang, diketahui bahwa penggunaan rotator secara ilegal marak dilakukan oleh anggota komunitas mobil pribadi. Kendaraan-kendaraan seperti *Toyota Fortuner*, *Mitsubishi Pajero*, dan mobil *SUV* lainnya sering ditemukan menggunakan lampu strobo dan rotator berwarna biru atau merah, yang seharusnya hanya boleh digunakan oleh kendaraan dinas tertentu, seperti Kepolisian, ambulans, dan pemadam kebakaran, sebagaimana diatur dalam Pasal 59 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Menurut penuturan beliau: *“Mayoritas pelanggar adalah masyarakat sipil yang ikut komunitas mobil. Tujuan mereka memasang strobo biasanya untuk konvoi, supaya dikira kendaraan dinas, atau supaya tidak diberhentikan oleh petugas.”*

Fakta ini menunjukkan bahwa penggunaan rotator lebih bersifat simbolik atau prestisius, dan dilakukan secara sadar bahwa hal tersebut melanggar aturan. Artinya, pelanggaran ini tidak hanya terjadi karena ketidaktahuan, namun juga karena kurangnya efek jera dan lemahnya sanksi yang diberikan.

Berdasarkan pengamatan peneliti di lapangan, Polresta Malang menerapkan pendekatan non-litigasi dalam menangani pelanggaran ini. Penindakan terhadap masyarakat sipil tidak dilakukan melalui mekanisme

pidana yang sebenarnya dapat digunakan sesuai ketentuan Pasal 287 ayat (4) UU LLAJ, melainkan lebih bersifat preventif dan persuasif, seperti:

- 1) Pencopotan rotator di tempat;
- 2) Teguran lisan atau edukasi hukum kepada pelanggar;
- 3) Tilang administratif (jika pelanggar tidak kooperatif);
- 4) Pemeriksaan surat-surat kendaraan.

Tidak ditemukan adanya pelanggaran rotator yang dibawa ke proses penyidikan dan penuntutan pidana oleh pihak kepolisian. Hal ini disampaikan secara tegas oleh narasumber bahwa proses hukum pidana hanya akan dilakukan apabila pelanggaran menimbulkan kerugian, mengganggu ketertiban serius, atau terjadi berulang.

Padahal, secara hukum, pelanggaran ini dapat dijerat dengan pidana tentang pemalsuan atau penyesatan identitas kendaraan apabila terbukti bahwa kendaraan tersebut sengaja dipasangi atribut dinas palsu. Namun dalam praktiknya, pasal ini hampir tidak pernah digunakan, dan penindakan hanya dilakukan secara administratif.

Selain itu, tidak ditemukan adanya penindakan terhadap pihak-pihak yang memfasilitasi pelanggaran, seperti:

- 1) Toko atau bengkel modifikasi yang menjual rotator secara bebas tanpa izin;
- 2) Komunitas kendaraan yang mengorganisir konvoi dengan penggunaan rotator ilegal;
- 3) Pengurus organisasi yang membiarkan anggotanya memasang perangkat tersebut.

Dalam praktik hukum pidana, hal ini merupakan bentuk kelalaian struktural atau *culpa in vigilando*, di mana pihak yang memiliki kewenangan

tidak mencegah pelanggaran yang diketahui atau seharusnya diketahui. Namun, pendekatan penegakan hukum di Polresta Malang masih bersifat individual dan terputus dari konteks institusional.

Untuk memperjelas bentuk pelanggaran dan jenis sanksi yang diberikan, berikut disajikan rekapitulasi observasi peneliti di lapangan:

Tabel 2 Jenis Pelanggaran dan Penindakan terhadap Penggunaan Rotator oleh Masyarakat Sipil di Kota Malang

No.	Jenis Pelanggaran	Profil Pelanggar	Bentuk Penindakan	Keterangan
1.	Penggunaan rotator/strobe tanpa izin pada kendaraan pribadi	Komunitas otomotif (Fortuner, Pajero, SUV)	Teguran langsung, edukasi, dan imbauan pencopotan	Tidak dibawa ke ranah pidana
2.	Menyerupai kendaraan dinas (tanpa surat resmi & warna lampu tidak sesuai peruntukan)	Pengguna pribadi di luar komunitas resmi	Tilang administratif (jika tidak kooperatif)	Biasanya hanya ditindak saat razia
3.	Penggunaan rotator saat konvoi komunitas untuk membuka jalan atau Mengatur lalu lintas	Anggota komunitas kendaraan	Tidak ada proses hukum; hanya diberikan sanksi sosial dan edukasi lapangan	Tidak ada institusi yang ikut dimintai pertanggung jawaban

Minimnya penindakan pidana terhadap pelanggaran rotator yang dilakukan oleh masyarakat sipil mencerminkan bahwa hukum pidana belum digunakan secara optimal sebagai alat pengendali sosial (*social control*) dalam konteks pelanggaran lalu lintas ini. Sebagai bagian dari hukum publik, hukum pidana seharusnya tidak hanya digunakan sebagai ultimum remedium, tetapi dapat diterapkan secara proporsional jika pelanggaran mengarah pada pemalsuan status kendaraan, penyalahgunaan simbol negara, atau mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya.

Dengan demikian, bagian ini menunjukkan bahwa meskipun telah terjadi pelanggaran hukum, aparat penegak hukum masih berhenti pada pendekatan administratif terhadap individu, tanpa memperluas penyidikan atau pertanggungjawaban pidana kepada pihak-pihak lain yang turut memfasilitasi pelanggaran. Ini menjadi salah satu dasar penting bagi urgensi penelitian ini, yaitu untuk mengkaji kemungkinan penerapan pertanggungjawaban pidana badan hukum atau institusi dalam pelanggaran lalu lintas seperti penyalahgunaan lampu rotator.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) merupakan dasar hukum utama dalam pengaturan perilaku berlalu lintas, termasuk dalam hal penggunaan perlengkapan tambahan seperti rotator, sirine, dan lampu isyarat lainnya.

Dalam Pasal 59 ayat (5), UU LLAJ telah secara tegas menyatakan bahwa lampu isyarat dan/atau sirene hanya boleh digunakan oleh jenis kendaraan tertentu, yakni:

- 1) Kendaraan dengan lampu isyarat warna biru untuk kepolisian;
- 2) Kendaraan dengan lampu isyarat warna merah untuk ambulans, mobil jenazah, dan pemadam kebakaran;
- 3) Kendaraan dengan lampu isyarat warna kuning untuk patroli jalan tol atau kendaraan dinas tertentu.

Namun demikian, dalam praktik di lapangan penggunaan rotator oleh kendaraan pribadi atau dari komunitas kendaraan non-dinas masih sering ditemukan. Seperti yang dijelaskan dalam wawancara dengan Iptu Vica Henriana, S.Tr.K, selaku Kanit Regident Polresta Malang, pelanggaran ini umumnya dilakukan oleh individu pengguna kendaraan pribadi yang memasang lampu isyarat tanpa izin atau peruntukan resmi.

“Pelanggaran rotator banyak dilakukan oleh pribadi. Dari kami memang melihatnya ke perorangan karena kendaraan itu atas nama perorangan, bukan instansi.” – Iptu Vica Henriana, Polresta Malang

Hal ini mencerminkan bahwa penegakan hukum di lapangan sangat bergantung pada pemahaman bahwa subjek hukum dalam pelanggaran lalu lintas adalah individu, bukan organisasi atau korporasi. Ketika pelanggaran terjadi, penindakan diarahkan kepada nama yang tertera dalam surat-surat kendaraan, yaitu perseorangan yang dianggap bertanggung jawab penuh, tanpa menggali kemungkinan bahwa perbuatan tersebut mungkin difasilitasi, diinstruksikan, atau dibiarkan oleh struktur yang lebih besar, seperti komunitas atau institusi tertentu.

C. Kendala yang Dihadapi dalam Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirine

Dalam hukum UU LLAJ, subjek hukum tidak secara eksplisit dibedakan antara perorangan dan badan hukum. Namun, dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c, disebutkan bahwa setiap pengemudi wajib mematuhi perintah petugas dan perlengkapan jalan, termasuk isyarat kendaraan tertentu. Ini menunjukkan bahwa pengaturan dalam Undang-undang ini berbasis pada tanggung jawab individu sebagai pelaku langsung, yaitu pengemudi.

Pasal 287 ayat (4) menyebutkan bahwa pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 59 akan dikenakan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000. Namun dalam pelaksanaannya, sanksi ini jarang ditegakkan secara pidana, dan lebih sering diselesaikan melalui tilang administratif atau teguran.

Data observasi menunjukkan bahwa meskipun beberapa pelanggaran dilakukan oleh anggota komunitas mobil atau kendaraan yang mungkin disediakan oleh perusahaan pengawalan, pihak institusi tidak pernah dimintai pertanggungjawaban hukum. Hal ini terjadi karena sistem hukum lalu lintas Indonesia belum secara eksplisit mengakui korporasi sebagai subjek hukum dalam pelanggaran lalu lintas, kecuali dalam konteks pelanggaran berat yang menimbulkan akibat hukum serius. Dalam wawancara, Iptu Vica menyampaikan bahwa:

„Kalau terbukti ada pembiaran dari institusi atau organisasi, mereka bisa diproses. Tapi sampai sekarang belum ada yang sampai ke situ.”

Ini menunjukkan bahwa meskipun ada ruang untuk perluasan pertanggungjawaban hukum, sistem hukum positif belum memberikan perangkat hukum yang kuat untuk mengatur hal tersebut dalam konteks lalu lintas.

Fakta bahwa UU LLAJ tidak secara tegas menyebut korporasi sebagai subjek hukum dalam pelanggaran lalu lintas berdampak pada praktik di lapangan:

- 1) Penegak hukum hanya fokus pada pelaku perorangan;
- 2) Tidak ada penyidikan terhadap pihak yang memberi akses atau memfasilitasi rotator;
- 3) Aspek struktural dan institusional dari pelanggaran tidak tersentuh hukum.

Sebagai akibatnya, meskipun pelanggaran ini dilakukan secara berulang dan terorganisir, misalnya dalam konvoi komunitas atau oleh mobil yang selalu digunakan oleh lembaga tertentu, proses hukum hanya berhenti pada level individu.

Berdasarkan data di lapangan, dapat disimpulkan bahwa pembacaan hukum saat ini masih bersifat sempit dan individualistik, padahal realitas menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas modern sering melibatkan entitas kolektif, seperti perusahaan, komunitas, dan organisasi. Karena itu, diperlukan peninjauan terhadap substansi UU LLAJ agar subjek hukum dalam pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilihat sebagai pengemudi, tetapi juga pihak yang turut menyebabkan terjadinya pelanggaran.

Penelitian ini ingin menunjukkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan kenyataan di lapangan, serta mendorong agar hukum pidana lalu lintas membuka ruang pertanggungjawaban pidana kolektif di masa depan.

Dalam sistem hukum pidana klasik, dikenal satu asas yang sangat berpengaruh dalam praktik hukum, yaitu asas *Universitas Delinquere Non Potest*. Asas ini berasal dari sistem hukum pidana Eropa Kontinental, yang menyatakan bahwa badan hukum tidak dapat melakukan tindak pidana, karena dianggap tidak memiliki kehendak (*wil*), akal (*intellectus*), dan perasaan (*affectus*) seperti halnya manusia sebagai pelaku tindak pidana.

Akibat dari keberlakuan asas ini, penegakan hukum pidana di Indonesia pada masa lalu hanya memfokuskan pertanggungjawaban pada individu pelaku langsung (*naturlijke persoon*). Oleh karena itu, dalam konteks pelanggaran lalu lintas, termasuk penggunaan lampu rotator secara ilegal, tanggung jawab pidana secara eksklusif dibebankan kepada pengemudi atau pemilik kendaraan perorangan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Iptu Vica Henriana, S.Tr. K selaku Kanit Regident Polresta Malang Kota, penanganan kasus pelanggaran penggunaan rotator sepenuhnya diarahkan kepada individu pengguna kendaraan, yang tercatat dalam surat kendaraan bermotor. Tidak ada proses hukum atau penyidikan lebih lanjut yang menyasar komunitas, pengurus organisasi, maupun institusi yang kemungkinan memberikan fasilitas atau melakukan pembiaran terhadap pelanggaran tersebut.

“*Kita tidak sampai telusuri ke institusinya. Karena surat kendaraan atas nama pribadi, jadi kita fokus ke situ. Kalau komunitas atau lembaga tahu, ya itu ranah pembinaan*”, terang Iptu Vica Henriana

Hal ini menunjukkan bahwa praktik penegakan hukum lalu lintas di lapangan masih menjadikan asas *Universitas Delinquere Non Potest* sebagai landasan diam-diam, di mana badan hukum tidak dilihat sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, bahkan dalam kondisi ketika pelanggaran dilakukan dalam kerangka struktural atau kolektif.

Pandangan klasik tersebut mulai banyak dikritik dalam hukum pidana modern. Menurut teori *corporate criminal liability*, kejahatan tidak hanya dapat dilakukan oleh individu, tetapi juga oleh entitas korporasi atau badan hukum. Bahkan dalam hukum Indonesia sendiri, beberapa undang-undang sektoral telah mengakui badan hukum sebagai subjek pidana, seperti:

- 1) Pasal 116 Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- 2) Pasal 20 Undang-Undang No. 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi.

Barda Nawawi Arief menyatakan asas *Universitas Delinquere Non Potest* sebaiknya tidak lagi dipertahankan dalam sistem hukum pidana Indonesia karena telah banyak kejahatan yang dilakukan atas nama korporasi dengan struktur, kebijakan, dan manfaat yang sangat nyata bagi badan hukum. Namun demikian, meskipun secara teori dan legislasi Indonesia telah

menerima pertanggungjawaban pidana korporasi, UU Lalu Lintas belum secara eksplisit memasukkan badan hukum sebagai subjek hukum pidana.

Dari hasil observasi dan wawancara, ditemukan bahwa penyalahgunaan rotator di Kota Malang tidak hanya dilakukan oleh individu secara pribadi, tetapi sering kali dilakukan oleh:

- 1) Anggota komunitas mobil, dalam kegiatan konvoi atau touring bersama;
- 2) Kendaraan yang dilengkapi fasilitas rotator oleh bengkel tertentu atas permintaan kolektif organisasi;
- 3) Perusahaan pengawalan yang menggunakan kendaraan semi-resmi dengan strobo untuk membuka jalan, padahal tidak memiliki dasar hukum yang sah.

Namun demikian, tidak pernah ada penyidikan atau penegakan hukum terhadap komunitas atau korporasi yang secara tidak langsung ikut serta atau membiarkan pelanggaran tersebut. Hal ini jelas mencerminkan masih berlakunya praktik asas *Universitas Delinquere Non Potest* secara implisit, di mana hanya individu sebagai pelaku langsung yang dianggap bertanggung jawab, sementara badan hukum dipandang bebas nilai pidana.

Dampak utama dari penerapan asas ini secara tidak langsung dalam penegakan hukum adalah:

- 1) Pelanggaran dianggap sebagai tindakan individu yang terisolasi, padahal sering terjadi dalam konteks kolektif;

- 2) Aparat penegak hukum enggan menyentuh aktor struktural, seperti pemilik bengkel, pengurus komunitas, atau manajemen lembaga yang memberikan kendaraan;
- 3) Penegakan hukum bersifat timpang, karena hanya menindak “pelaku akhir” dan tidak menysar pihak-pihak yang memberi sarana atau membiarkan pelanggaran terjadi.

Kondisi ini membuat upaya menciptakan efek jera hukum menjadi lemah, dan membuka ruang pengulangan pelanggaran karena tidak ada tanggung jawab menyeluruh terhadap aktor struktural.

Melalui penelitian ini, terlihat bahwa masih digunakannya asas *Universitas Delinquere Non Potest* secara tidak eksplisit dalam pelanggaran lalu lintas seperti penyalahgunaan rotator menjadi hambatan utama dalam memperluas cakupan pertanggungjawaban pidana. Oleh karena itu, peneliti mendorong agar:

- 1) Hukum lalu lintas di Indonesia mulai mengadopsi prinsip pertanggungjawaban pidana badan hukum secara eksplisit;
- 2) Aparat penegak hukum diberikan kewenangan dan pemahaman yang lebih luas tentang struktur tanggung jawab dalam konteks kolektif,
- 3) Pemerintah dan pembuat kebijakan mulai mempertimbangkan revisi UU LLAJ dengan memasukkan subjek hukum korporasi dalam daftar pelaku yang dapat dikenai sanksi pidana.