

### **BAB III**

#### **ANALISIS HASIL PENELITIAN**

##### **A. Analisis Pengaturan Hukum Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirine Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan**

Penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan lampu rotator oleh pihak yang tidak berwenang masih menunjukkan kecenderungan pendekatan yang individualistik. Temuan lapangan di Satlantas Polresta Malang mengungkapkan bahwa pelanggaran semacam ini umumnya diselesaikan dengan tindakan administratif seperti penilangan, pencopotan alat, atau penahanan STNK, dan seluruh tindakan itu secara eksklusif diarahkan kepada pelaku langsung, yakni pengendara kendaraan pribadi yang tertangkap menggunakan lampu rotator secara ilegal.<sup>23</sup> Proses investigasi belum menyentuh kemungkinan keterlibatan pihak lain, seperti komunitas otomotif, penyedia jasa pengawalan, maupun institusi yang secara struktural memberikan perintah atau dukungan penggunaan alat isyarat tersebut.

Fenomena ini mencerminkan keterbatasan dalam pemahaman aparat terhadap prinsip pertanggungjawaban pidana yang modern. Teori pertanggungjawaban pidana menegaskan bahwa dalam suatu tindak pidana, pihak yang turut menyuruh melakukan, turut serta melakukan, memberi

---

<sup>23</sup> Hasil wawancara dengan anggota Satlantas Polresta Malang, tanggal 18 Juli 2025.

fasilitas, atau membiarkan terjadinya pelanggaran juga harus dimintai pertanggungjawaban jika dapat dibuktikan adanya *actus reus* dan *mens rea*.<sup>24</sup> Dalam literatur lain, dijelaskan bahwa pendekatan hukum pidana di Indonesia masih sangat berpusat pada pelaku langsung, sehingga struktur atau jaringan yang memungkinkan terjadinya pelanggaran justru luput dari perhatian.<sup>25</sup>

Lebih lanjut adanya identifikasi bahwa aparat penegak hukum dalam ranah lalu lintas sering gagal mengungkap pihak-pihak pendukung pelanggaran, seperti bengkel modifikasi dan komunitas kendaraan yang menjual atau memasang rotator secara ilegal.<sup>26</sup> Penulisan mereka menegaskan bahwa ketidakseriusan dalam menggali hubungan antara pelaku langsung dan pendukung struktural justru memperkuat ekosistem pelanggaran.

Dalam konteks ini, pendekatan hukum progresif sebagaimana digagas oleh Satjipto Rahardjo menjadi penting untuk diterapkan. Menurut Satjipto bahwa hukum tidak semestinya hanya menekankan pada legal formalistik yang membatasi penindakan pada subjek individu semata, tetapi harus bergerak menuju pencapaian keadilan substantif yang melihat peran sosial dan struktur kekuasaan di balik terjadinya pelanggaran hukum.<sup>27</sup> Dengan demikian, pelanggaran penggunaan rotator yang terjadi dalam konteks

---

<sup>24</sup> Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, (Alumni, 2020).

<sup>25</sup> Hendri, A., Nugroho, S., & Lestari, D. (2021). "**Konsep Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Lalu Lintas.**" Jurnal Hukum Pidana (JHP) Unesa, Vol. 3(2).

<sup>26</sup> Wahyudi, F. A., & Mohas, M. (2023). "**Penegakan Hukum terhadap Modifikasi Kendaraan Tanpa Izin.**" Jurnal Yustisia Tirtayasa, Vol. 9(1).

<sup>27</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Hukum yang Membebaskan*, (Jakarta: Kompas, 2007).

kolektif atau institusional semestinya dapat dijangkau oleh hukum pidana, dengan memperluas cakupan subjek hukum yang ditindak.

Perspektif ini juga didukung oleh penulis sesuai dalam studi komparatif tentang tanggung jawab pidana korporasi. Mereka menyatakan bahwa di negara-negara dengan sistem hukum modern, perusahaan atau institusi dapat dikenai sanksi pidana jika terbukti memberikan perintah, fasilitas, atau sarana yang memungkinkan terjadinya pelanggaran, meskipun pelaku lapangan adalah individu.<sup>28</sup> Hal ini menandakan bahwa pendekatan progresif terhadap pertanggungjawaban telah menjadi norma dalam banyak yurisdiksi kontemporer.

Temuan penulis di lapangan konsisten dengan kecenderungan tersebut, di mana aparat di Kota Malang tidak melakukan pelacakan terhadap pihak yang memberi akses kepada pelanggar. Bahkan ketika pelanggaran dilakukan oleh kendaraan yang menggunakan atribut institusi atau jasa pengawalan, fokus tetap diarahkan kepada pengemudi pribadi. Penulis menilai bahwa hal ini tidak hanya mencerminkan keterbatasan sumber daya aparat, tetapi juga menggambarkan ketidakterpahaman terhadap potensi pertanggungjawaban pidana kolektif yang melekat pada organisasi atau institusi.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Bienen, L. B., & Anderson, R. H. (2022). "*Corporate Accountability for Traffic Violations: A Comparative Study*." *International Journal of Traffic Law*, Vol. 14(3), 145–162.

<sup>29</sup> Data observasi lapangan di Satlantas Polresta Malang, disarikan dalam Tabel Observasi Bab II.

Dalam hal ini, pendekatan terhadap struktur pelanggaran perlu diperluas. Jika hukum hanya menghukum pelaku lapangan tanpa menyentuh pemberi instruksi atau penyedia sarana, maka efek jera tidak akan tercapai secara menyeluruh. Ketimpangan ini berisiko memperkuat impunitas bagi kelompok atau institusi yang berperan dalam pelanggaran hukum secara sistemik.

Dalam membandingkan dengan literatur, terdapat persamaan pada cara pandang bahwa aparat penegak hukum lebih banyak menindak pelaku langsung. Namun, temuan penulisan ini juga menunjukkan perluasan penting, yakni keterlibatan institusi jasa pengawalan dan komunitas otomotif yang belum banyak dikaji dalam Penulisan sebelumnya. Elemen inilah yang perlu diangkat lebih dalam untuk mendorong reformulasi hukum pidana lalu lintas yang lebih menyeluruh.

Secara kritis, penulis menyimpulkan bahwa praktik penegakan hukum terhadap penyalahgunaan lampu rotator harus direkonstruksi dengan paradigma hukum progresif dan prinsip pertanggungjawaban pidana yang lebih komprehensif. Reformulasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diperlukan untuk memasukkan mekanisme sanksi terhadap badan hukum yang secara langsung atau tidak langsung memfasilitasi pelanggaran. Di sisi lain, peningkatan kapasitas penyidik dan aparat untuk mengenali pola pelanggaran struktural menjadi kebutuhan mutlak agar keadilan pidana dapat diterapkan secara adil dan proporsional.

Jika ditinjau dari perspektif hukum positif, pengaturan mengenai penggunaan lampu isyarat (rotator) dan sirine pada kendaraan bermotor secara eksplisit diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), khususnya Pasal 59 dan Pasal 134. Norma tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan merupakan bagian dari sistem pengaturan hak utama pengguna jalan dan mekanisme prioritas dalam keadaan tertentu.

Pasal 59 ayat (5) UU LLAJ secara limitatif menentukan bahwa lampu isyarat dan sirine hanya dapat digunakan oleh kendaraan tertentu, yaitu kendaraan pemadam kebakaran, ambulans, kendaraan pertolongan kecelakaan lalu lintas, kendaraan pimpinan lembaga negara, kendaraan pejabat negara tertentu, serta kendaraan yang mendapat pengawalan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembatasan tersebut menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang secara sadar menerapkan prinsip *numerus clausus*, yakni pembatasan secara tertutup terhadap subjek yang berhak menggunakan fasilitas prioritas di jalan raya.

Secara sistematis, norma ini harus dibaca bersama Pasal 134 UU LLAJ yang mengatur tentang urutan kendaraan yang memperoleh hak utama. Hak utama tersebut bukan merupakan hak absolut, melainkan hak yang bersyarat dan situasional, yang penggunaannya harus tetap memperhatikan keselamatan dan ketertiban lalu lintas. Dalam kerangka ini, lampu isyarat dan sirine bukan sekadar atribut kendaraan, melainkan instrumen hukum yang berfungsi sebagai legitimasi penggunaan hak prioritas di ruang publik.

Menurut Soerjono Soekanto, efektivitas suatu norma hukum sangat ditentukan oleh kejelasan perumusan norma dan kesesuaian antara norma dengan realitas sosial yang diaturnya.<sup>30</sup> Dalam konteks ini, UU LLAJ telah memberikan perumusan yang relatif jelas mengenai kategori kendaraan yang diperbolehkan menggunakan lampu isyarat. Namun, persoalan muncul pada tahap implementasi, khususnya ketika penggunaan rotator oleh pihak yang tidak berwenang tidak diikuti dengan penegakan hukum yang menyentuh seluruh dimensi pelanggaran.

Dari sudut pandang teori perundang-undangan, sebagaimana dikemukakan oleh Maria Farida Indrati, suatu norma hukum harus ditafsirkan secara sistematis dan teleologis agar tujuan pembentukannya dapat dipahami secara utuh.<sup>31</sup> Jika menggunakan pendekatan teleologis, pembatasan penggunaan lampu isyarat bertujuan menjaga ketertiban umum (*public order*) dan menjamin keselamatan pengguna jalan. Dengan demikian, setiap penyalahgunaan rotator pada hakikatnya merupakan bentuk pelanggaran terhadap kepentingan umum, bukan sekadar pelanggaran administratif individual.

Secara filosofis, pembatasan tersebut berkaitan erat dengan prinsip persamaan di hadapan hukum (*equality before the law*). Jimly Asshiddiqie menegaskan bahwa dalam negara hukum modern, tidak boleh ada simbol atau atribut yang memberikan kesan superioritas di ruang publik tanpa dasar

---

<sup>30</sup> Soerjono, Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2008), hlm. 8.

<sup>31</sup> Indrati, Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, (Yogyakarta: Kanisius, 2007), hlm. 192.

hukum yang sah<sup>32</sup> Lampu rotator dan sirine secara simbolik merepresentasikan otoritas negara atau keadaan darurat. Ketika simbol tersebut digunakan oleh kendaraan pribadi tanpa dasar hukum, maka terjadi distorsi terhadap prinsip kesetaraan dan kepastian hukum.

Lebih lanjut, apabila dianalisis dari perspektif hukum administrasi negara, penggunaan lampu isyarat merupakan bentuk atribusi kewenangan yang diberikan oleh Undang-undang kepada subjek tertentu. Philipus M. Hadjon menjelaskan bahwa kewenangan yang diperoleh melalui atribusi hanya dapat dijalankan sesuai batas yang ditentukan oleh norma pemberi kewenangan.<sup>33</sup> Dengan demikian, penggunaan rotator di luar kategori yang ditentukan UU LLAJ dapat dikualifikasikan sebagai tindakan tanpa kewenangan (*onbevoegdheid*), yang berimplikasi pada pelanggaran hukum.

Dalam kaitannya dengan sanksi, Pasal 287 UU LLAJ memberikan dasar pidana bagi setiap orang yang melanggar rambu lalu lintas atau perintah petugas. Meskipun norma tersebut bersifat umum, dalam praktiknya pelanggaran penggunaan rotator sering kali hanya dikenakan sanksi administratif berupa tilang atau pencopotan alat. Hal ini menunjukkan bahwa konstruksi penegakan hukum masih menempatkan pelanggaran rotator sebagai pelanggaran ringan, padahal secara konseptual, pelanggaran tersebut berpotensi membahayakan keselamatan publik.

---

<sup>32</sup> Asshiddiqie, Jimly, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), hlm. 56.

<sup>33</sup> Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2011), hlm. 32.

Menurut Barda Nawawi Arief, hukum pidana tidak hanya berfungsi sebagai sarana represif, tetapi juga sebagai sarana preventif untuk melindungi kepentingan hukum masyarakat.<sup>34</sup> Oleh karena itu, pengaturan penggunaan lampu isyarat seharusnya tidak hanya dipahami sebagai aturan teknis lalu lintas, melainkan sebagai instrumen perlindungan terhadap kepentingan umum dan keselamatan kolektif.

Dari sisi sosiologis, fenomena penyalahgunaan rotator kerap berkaitan dengan budaya simbol kekuasaan dan prestise sosial. Satjipto Rahardjo menyatakan bahwa hukum harus mampu membaca realitas sosial dan tidak terjebak pada pendekatan tekstual semata.<sup>35</sup> Dalam konteks ini, penggunaan rotator oleh komunitas atau individu tertentu sering kali didorong oleh keinginan memperoleh legitimasi sosial atau kemudahan akses di jalan raya. Apabila hukum hanya menindak pelaku langsung tanpa memahami struktur sosial di baliknya, maka tujuan pengaturan norma tidak akan tercapai secara optimal.

Dengan demikian, menjawab rumusan masalah pertama, dapat disimpulkan bahwa pengaturan hukum mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirine dalam UU LLAJ telah dirumuskan secara limitatif dan sistematis, dengan tujuan menjaga ketertiban dan keselamatan lalu lintas. Namun demikian dalam tataran implementasi masih terdapat kesenjangan antara

---

<sup>34</sup> Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Kencana, 2010), hlm. 24.

<sup>35</sup> Satjipto, Rahardjo, *Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hlm. 15.

norma dan praktik, khususnya dalam hal konsistensi penegakan hukum dan perluasan interpretasi terhadap pihak-pihak yang terlibat dalam penyalahgunaan rotator.

### **1. Analisis Historis dan Ratio Legis Pengaturan Lampu Isyarat dan Sirine**

Secara historis, pengaturan mengenai hak utama pengguna jalan telah mengalami perkembangan dari masa ke masa. Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengaturan mengenai kendaraan prioritas belum dirumuskan secara detail sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Perubahan tersebut menunjukkan adanya kesadaran pembentuk undang-undang untuk mempertegas batas kewenangan penggunaan simbol prioritas di jalan raya.

Menurut teori pembentukan peraturan perundang-undangan, sebagaimana dijelaskan oleh Maria Farida Indrati, setiap norma hukum lahir dari kebutuhan sosial tertentu yang hendak diatur secara sistematis.<sup>36</sup> Dalam konteks UU LLAJ, pembatasan penggunaan lampu isyarat merupakan respons terhadap meningkatnya kompleksitas lalu lintas dan potensi penyalahgunaan fasilitas prioritas oleh pihak yang tidak berwenang.

*Ratio legis* dari pembatasan tersebut adalah untuk menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas serta mencegah penyalahgunaan kekuasaan simbolik di ruang publik. Dengan kata lain, negara ingin

---

<sup>36</sup> Indrati, Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan*, hlm. 120.

memastikan bahwa hak prioritas hanya diberikan kepada pihak yang benar-benar menjalankan fungsi pelayanan publik atau keadaan darurat.

Jika ditafsirkan secara teleologis, pembatasan ini bertujuan mencegah terjadinya *chaos* di jalan raya akibat banyaknya kendaraan yang mengklaim prioritas secara tidak sah. Apabila setiap individu dapat menggunakan rotator sesuka hati, maka sistem prioritas akan kehilangan legitimasi dan efektivitasnya.

## 2. Sinkronisasi Vertikal dan Horizontal Pengaturan

Dalam sistem hukum Indonesia, norma dalam UU LLAJ harus disinkronkan dengan peraturan pelaksana serta prinsip umum hukum pidana dan administrasi negara. Secara vertikal, pengaturan penggunaan lampu isyarat harus tunduk pada asas legalitas sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP, yang menyatakan bahwa tiada perbuatan dapat dipidana kecuali berdasarkan ketentuan undang-undang.<sup>37</sup> Artinya segala bentuk pembatasan dan sanksi terhadap penggunaan rotator harus memiliki dasar hukum yang jelas. Dalam konteks ini, Pasal 59 dan Pasal 287 UU LLAJ menjadi dasar legal bagi aparat untuk menindak pelanggaran.

Secara horizontal, norma ini juga harus diselaraskan dengan prinsip-prinsip hukum administrasi negara, khususnya mengenai penyalahgunaan wewenang (*detournement de pouvoir*). Philipus M. Hadjon menjelaskan bahwa penyalahgunaan wewenang terjadi ketika suatu kewenangan

---

<sup>37</sup> Andi, Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 25.

digunakan tidak sesuai dengan tujuan pemberiannya.<sup>38</sup> Maka, penggunaan rotator oleh pihak yang tidak termasuk kategori Pasal 59 dapat dipandang sebagai tindakan yang melampaui kewenangan.

Sinkronisasi ini penting agar tidak terjadi tumpang tindih atau kekosongan norma dalam penegakan hukum. Apabila aparat hanya melihat pelanggaran sebagai kesalahan administratif tanpa mengaitkannya dengan prinsip hukum yang lebih luas, maka penegakan hukum akan bersifat parsial. Berdasarkan temuan Penulisan, penyalahgunaan lampu isyarat dapat diklasifikasikan dalam beberapa bentuk:

- a. Penggunaan rotator oleh kendaraan pribadi untuk kepentingan individu;
- b. Penggunaan rotator dalam kegiatan konvoi komunitas otomotif;
- c. Penggunaan rotator oleh jasa pengawalan tidak resmi;
- d. Penggunaan rotator yang meniru atribut institusi tertentu tanpa izin.

Klasifikasi ini menunjukkan bahwa pelanggaran tidak selalu bersifat spontan, melainkan sering kali terorganisir. Dalam perspektif kriminologi, pola pelanggaran yang dilakukan secara kolektif menunjukkan adanya normalisasi perilaku menyimpang dalam kelompok tertentu.

Menurut Barda Nawawi Arief, hukum pidana harus mampu menjangkau perkembangan bentuk-bentuk kejahatan yang semakin kompleks.<sup>39</sup> Oleh karena itu, pendekatan terhadap penyalahgunaan rotator

---

<sup>38</sup> Andi, Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 25.

<sup>39</sup> Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana*, hlm. 56.

tidak boleh berhenti pada pelaku individual, melainkan perlu membaca pola sosial yang mendasarinya.

Apabila dikaitkan dengan rumusan masalah pertama, maka dapat ditegaskan bahwa pengaturan hukum mengenai penggunaan lampu isyarat dalam UU LLAJ sebenarnya telah cukup jelas secara normatif. Namun, kompleksitas pola penyalahgunaan di lapangan menunjukkan perlunya pendekatan penegakan hukum yang lebih sistematis dan responsif terhadap dinamika sosial.

#### **B. Analisis Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelaku Penyalahgunaan Lampu Isyarat dan Sirine di Luar Ketentuan UU LLAJ**

Pertanggungjawaban pidana merupakan salah satu unsur fundamental dalam hukum pidana. Suatu perbuatan tidak serta-merta dapat dijatuhi pidana tanpa adanya konstruksi kesalahan dan dasar normatif yang jelas. Dalam konteks penyalahgunaan lampu isyarat dan sirine, penting untuk menelaah bagaimana hukum pidana Indonesia memandang pelaku yang menggunakan fasilitas prioritas tanpa hak serta pihak-pihak lain yang turut berperan dalam terjadinya pelanggaran tersebut.

Menurut Moeljatno, pertanggungjawaban pidana mensyaratkan adanya perbuatan pidana (*strafbaar feit*) dan kesalahan (*schuld*) pada diri pelaku.<sup>40</sup> Artinya, seseorang hanya dapat dipidana apabila memenuhi unsur objektif (perbuatan melawan hukum) dan unsur subjektif (adanya kesengajaan atau kelalaian). Dalam kasus penyalahgunaan rotator, unsur

---

<sup>40</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 164.

objektif terpenuhi ketika seseorang menggunakan lampu isyarat tanpa termasuk kategori yang ditentukan dalam Pasal 59 UU LLAJ. Sementara unsur subjektif dapat berupa kesengajaan menggunakan atribut tersebut untuk memperoleh prioritas di jalan raya.

Namun demikian, perkembangan hukum pidana modern tidak lagi membatasi pertanggungjawaban hanya pada pelaku langsung. Roeslan Saleh menjelaskan bahwa hukum pidana mengenal konsep penyertaan (*deelneming*), di mana pihak yang menyuruh melakukan, turut serta melakukan, atau membantu melakukan tindak pidana juga dapat dimintai pertanggungjawaban.<sup>41</sup> Konsep ini relevan dalam kasus penggunaan rotator yang dilakukan dalam konteks konvoi atau pengawalan terorganisir.

### **1. Pertanggungjawaban Pelaku Langsung (*Natural Person*)**

Dalam praktik penegakan hukum, aparat cenderung menempatkan pengemudi kendaraan sebagai subjek hukum tunggal. Hal ini sejalan dengan doktrin klasik bahwa manusia sebagai *natural person* merupakan subjek utama hukum pidana. Andi Hamzah menyatakan bahwa hukum pidana pada awalnya memang dirancang untuk menindak individu sebagai pelaku yang memiliki kehendak dan kesadaran.<sup>42</sup>

Dalam konteks penyalahgunaan rotator, pelaku langsung jelas memenuhi kualifikasi sebagai subjek hukum pidana. Ia secara sadar

---

<sup>41</sup> Pompe dalam Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013), hlm. 615.

<sup>42</sup> Hamzah, Andi, *Asas-Asas Hukum Pidana*, hlm. 45

memasang dan menggunakan lampu isyarat yang tidak diperuntukkan baginya. Oleh karena itu, secara normatif tidak terdapat hambatan untuk menjatuhkan sanksi pidana terhadap pelaku individu.

Namun, pembatasan pertanggungjawaban hanya pada pelaku langsung menimbulkan persoalan ketika pelanggaran tersebut terjadi dalam konteks kolektif atau atas perintah pihak lain

## **2. Pertanggungjaaban Berdasarkan Penyertaan (*Deelneming*)**

KUHP mengatur mengenai penyertaan dalam Pasal 55 dan 56. Dalam ketentuan tersebut ditegaskan bahwa yang dapat dipidana bukan hanya pelaku utama (*pleger*), tetapi juga mereka yang menyuruh melakukan (*doen pleger*), turut serta (*medepleger*), atau membantu melakukan (*medeplichtige*).

Menurut pompe, penyertaan merupakan perluasan pertanggungjawaban pidana yang didasarkan pada kontribusi nyata terhadap terjadinya tindak pidana.<sup>43</sup> Dalam konteks penyalahgunaan rotator, pihak yang memerintahkan penggunaan rotator dalam suatu konvoi atau kegiatan tertentu dapat dikualifikasikan sebagai penyuruh perbuatan tersebut.

Apabila terdapat komunitas atau penyedia jasa pengawalan yang secara aktif menyediakan fasilitas rotator dan mengarahkan penggunaannya, maka unsur turut serta atau membantu melakukan dapat terpenuhi. Dengan demikian, secara teoritis tidak terdapat hambatan normatif untuk memperluas pertanggungjawaban pidana kepada pihak-pihak tersebut.

---

<sup>43</sup> Pompe dalam Lamintang, Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013). Hlm. 15

### 3. Relevansi Teori *Strict Liability*

Dalam beberapa jenis tindak pidana, pembuktian unsur kesalahan tidak selalu menjadi syarat mutlak. Konsep *strict liability* memungkinkan seseorang dipidana tanpa perlu dibuktikan adanya niat jahat (*mens rea*), cukup dengan terbuktinya perbuatan melawan hukum.

Barda Nawawi Arief menjelaskan bahwa *strict liability* umumnya diterapkan pada delik yang menyangkut kepentingan publik dan keselamatan umum.<sup>44</sup> Tindak pidana lalu lintas termasuk dalam kategori ini karena menyangkut keselamatan banyak orang.

Apabila pendekatan *strict liability* diterapkan, maka setiap penggunaan lampu isyarat di luar ketentuan Pasal 59 dapat langsung dikenakan sanksi tanpa harus membuktikan motivasi subjektif pelaku. Pendekatan ini dapat memperkuat efektivitas penegakan hukum dan meningkatkan efek jera.

### 4. Relevansi *Vicarious Liability* dalam Konteks Kolektif

Selain *strict liability*, hukum pidana modern juga mengenal konsep *vicarious liability*, yakni pertanggungjawaban atasan atau institusi atas perbuatan bawahannya yang dilakukan dalam rangka menjalankan tugas.

Menurut Muladi, dalam perkembangan hukum pidana korporasi, pertanggungjawaban dapat dibebankan kepada badan hukum apabila tindak

---

<sup>44</sup> Arief, Barda Nawawi, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Kencana, 2010), hlm. 89.

pidana dilakukan dalam lingkup aktivitasnya.<sup>45</sup> Dalam konteks penggunaan rotator, apabila suatu institusi atau organisasi secara sistematis mengarahkan anggotanya menggunakan lampu isyarat untuk kepentingan tertentu, maka institusi tersebut secara teoritis dapat dimintai pertanggungjawaban.

Meskipun UU LLAJ belum secara eksplisit mengatur mekanisme pertanggungjawaban badan hukum, prinsip umum hukum pidana dan perkembangan doktrin pertanggungjawaban korporasi membuka ruang interpretasi yang lebih progresif.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) khususnya Pasal 59 ayat (5) telah menetapkan pembatasan eksplisit terhadap penggunaan lampu isyarat (rotator) hanya untuk kendaraan dinas tertentu, seperti ambulans, pemadam kebakaran, dan kepolisian. Akan tetapi secara normatif UU ini belum mengatur secara eksplisit mekanisme pertanggungjawaban pidana terhadap badan hukum atau entitas kolektif yang memungkinkan atau memfasilitasi terjadinya pelanggaran penggunaan rotator.

Temuan Penulisan di wilayah hukum Polresta Malang menunjukkan bahwa pendekatan aparat penegak hukum terhadap pelanggaran penggunaan rotator cenderung masih bersifat individualistik. Berdasarkan hasil wawancara dengan aparat Satlantas, diketahui bahwa ketika suatu pelanggaran terjadi, proses identifikasi pelaku dilakukan berdasarkan

---

<sup>45</sup> Muladi, Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, (Bandung: Kencana, 2012), hlm. 23.

registrasi kendaraan bermotor yang hampir seluruhnya tercatat atas nama perorangan. Sebagai akibatnya, fokus penindakan hukum selalu diarahkan kepada pengemudi atau pemilik kendaraan, tanpa adanya upaya penelusuran lebih lanjut terhadap kemungkinan peran institusi, komunitas otomotif, atau jasa pengawalan yang berada di balik tindakan tersebut.<sup>46</sup>

Pendekatan ini menunjukkan bahwa pemahaman aparat mengenai subjek hukum masih terbatas pada entitas manusia (*natural person*), padahal dalam teori hukum modern, pengertian subjek hukum telah berkembang untuk mencakup badan hukum (*legal person*), yang mampu bertindak dan dimintai pertanggungjawaban di hadapan hukum.

Dalam perkembangan hukum pidana, subjek hukum bukan hanya mencakup manusia, tetapi juga badan hukum seperti perusahaan, yayasan, atau komunitas yang secara hukum diakui sebagai pihak yang dapat memiliki hak dan kewajiban. Hal ini relevan dengan teori Subjek Hukum, yang menekankan bahwa entitas hukum yang memperoleh pengakuan negara juga dapat dimintai pertanggungjawaban bila melakukan atau membiarkan terjadinya tindak pidana.

Lebih lanjut, teori *Strict Liability* menyatakan bahwa dalam kondisi tertentu, pertanggungjawaban pidana dapat dikenakan kepada pihak tertentu meskipun tanpa perlu dibuktikan unsur kesalahan (*mens rea*), cukup dengan

---

<sup>46</sup> Hasil wawancara dengan anggota Satlantas Polresta Malang, 18 Juli 2025.

adanya perbuatan melawan hukum (*actus reus*). Teori ini umum diterapkan dalam tindak pidana lalu lintas atau lingkungan yang bersifat administratif atau membahayakan publik seperti penggunaan rotator ilegal tanpa izin pada kendaraan pribadi.<sup>47</sup>

Sementara itu, *Vicarious Liability* atau tanggung jawab perwakilan, memberikan dasar hukum bagi penjatuhan pidana kepada pihak atasan, korporasi, atau institusi atas perbuatan bawahannya selama tindakan tersebut dilakukan dalam konteks menjalankan tugas institusional. Teori ini menegaskan bahwa institusi tidak dapat bersembunyi di balik tindakan individu apabila terbukti adanya perintah, pembiaran, atau keuntungan institusi dari pelanggaran tersebut.<sup>48</sup>

Menurut sistem pertanggungjawaban pidana kolektif seperti *strict* dan *vicarious liability* telah mulai diadopsi dalam hukum pidana modern, meskipun penerapannya di Indonesia masih terbatas pada beberapa sektor tertentu seperti perlindungan konsumen dan tindak pidana korporasi.<sup>49</sup>

Temuan Penulisan ini sejalan dengan studi dalam sebuah literatur yang mengungkapkan bahwa aparat penegak hukum cenderung hanya menindak pelanggar langsung tanpa mengusut lebih lanjut hubungan pelaku dengan komunitas atau lembaga yang memberikan fasilitas pelanggaran.<sup>50</sup>

---

<sup>47</sup> Fitriana, L., & Subekti, A. (2020). “*Strict Liability dan Penegakan Hukum Administratif Lalu Lintas*. *Jurnal Hukum Pidana Indonesia*”, 6(2), 151–164.

<sup>48</sup> Handayani, I. G. A. K. R. (2022). “*Vicarious Liability dalam Hukum Pidana Indonesia: Sebuah Pendekatan Kelembagaan*”. *Jurnal Yuridis Nasional*, 8(1), 67–83.

<sup>49</sup> Putri, D. S., & Rachmawati, H. (2023). “*Reformasi Pertanggungjawaban Pidana Korporasi: Peluang dan Tantangan dalam UU Lalu Lintas*”. *Jurnal Penegakan Hukum Indonesia*, 11(2), 122–136.

<sup>50</sup> Pratama, D., Farah, S., & Nugraha, I. (2023). “*Peran Komunitas dalam Penyediaan Modifikasi Kendaraan Ilegal*”. *Indonesian Journal of Legal Studies*, 12(2), 201–223

Yang menunjukkan bahwa dalam kasus modifikasi kendaraan tanpa izin, fokus hukum tetap diarahkan kepada pemilik kendaraan pribadi, bukan kepada penyedia jasa atau pemberi perintah.<sup>51</sup>

Namun, perbedaan penting dari temuan lapangan ini terletak pada identifikasi keterlibatan komunitas atau entitas non formal seperti jasa pengawalan yang bersifat struktural. Dalam beberapa kasus, ditemukan bahwa penggunaan rotator dilakukan dalam rangka kegiatan kolektif, seperti konvoi atau pengawalan pejabat informal, yang dilakukan secara sistematis dan terorganisir, tanpa ada tindakan hukum terhadap institusi penggerakannya. Hal ini menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas tidak lagi bersifat individual, tetapi telah menjadi praktik kolektif yang dilegitimasi secara sosial di masyarakat urban.

Penulis menilai bahwa dominasi pendekatan individualistik dalam penegakan hukum pelanggaran rotator merupakan manifestasi dari belum berkembangnya pemahaman tentang perluasan subjek hukum dalam hukum pidana lalu lintas. Praktik hukum seperti ini mempersempit cakupan pertanggungjawaban, sehingga banyak pihak yang seharusnya ikut bertanggung jawab justru tidak tersentuh oleh proses hukum.

Ketiadaan instrumen teknis dalam UU LLAJ untuk menindak institusi atau komunitas yang berperan sebagai fasilitator pelanggaran memperkuat asumsi bahwa lembaga-lembaga non pemerintah tidak memiliki kewajiban

---

<sup>51</sup> Bienen, L. B., & Anderson, R. H. (2022). "*Corporate Accountability for Traffic Violations: A Comparative Study*". *International Journal of Traffic Law*, 14(3), 145–162.

pidana. Padahal, dalam pendekatan progresif, hukum harus dilihat sebagai sarana untuk menegakkan keadilan substantif. Jika hanya pelaku lapangan yang ditindak, sementara struktur yang mendukungnya dibiarkan, maka tujuan hukum untuk menciptakan ketertiban dan efek jera tidak akan tercapai.<sup>52</sup>

Oleh karena itu, penulis merekomendasikan perlunya revisi atau pelengkap terhadap UU LLAJ agar secara eksplisit mengatur tentang pertanggungjawaban pidana badan hukum dalam konteks pelanggaran lalu lintas. Di samping itu, pelatihan bagi aparat penegak hukum mengenai teori pertanggungjawaban korporasi dan identifikasi pelaku kolektif sangat penting agar hukum tidak berhenti pada permukaan formalitas, melainkan masuk ke akar struktural pelanggaran.

Untuk menentukan pertanggungjawaban pidana secara tepat, perlu dianalisis terlebih dahulu konstruksi unsur delik yang melekat pada penyalahgunaan lampu isyarat. Dalam doktrin hukum pidana, unsur tindak pidana terdiri atas unsur objektif dan unsur subjektif. Menurut Simons, unsur objektif mencakup perbuatan, akibat, dan keadaan tertentu, sedangkan unsur subjektif mencakup kesalahan dalam bentuk kesengajaan atau kealpaan.<sup>53</sup>

Dalam konteks penyalahgunaan rotator unsur objektif meliputi:

- a. Perbuatan menggunakan atau memasang lampu isyarat/sirine;
- b. Dilakukan oleh pihak yang tidak termasuk kategori Pasal 59 UU LLAJ;
- c. Digunakan dalam lalu lintas umum.

---

<sup>52</sup> Satjipto, Rahardjo. *Hukum Progresif: Hukum yang Membebaskan*. (Jakarta: Kompas, 2007).

<sup>53</sup> Simons dalam Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, hlm. 199.

Sedangkan unsur subjektif meliputi :

- a. Adanya kesadaran bahwa kendaraan tidak termasuk kategori prioritas;
- b. Adanya kehendak untuk memperoleh prioritas atau kemudahan akses.

Jika seluruh unsur tersebut terpenuhi, maka pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban pidana.

Menurut Lamintang, pemenuhan unsur delik harus ditafsirkan secara cermat agar tidak terjadi kekeliruan dalam pembebanan tanggung jawab.<sup>54</sup> Dalam praktik, sering kali aparat hanya membuktikan unsur objektif tanpa menggali dimensi subjektif secara mendalam. Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan yang digunakan cenderung administratif dan tidak sepenuhnya menerapkan konstruksi hukum pidana secara komprehensif.

Salah satu persoalan penting adalah apakah penyalahgunaan lampu isyarat semata-mata merupakan pelanggaran administratif atau termasuk delik pidana. Menurut Utrecht, perbedaan antara hukum administrasi dan hukum pidana terletak pada tujuan dan sifat sanksinya.<sup>55</sup> Sanksi administratif bertujuan memulihkan keadaan, sedangkan sanksi pidana bertujuan memberikan penderitaan sebagai bentuk pembalasan dan pencegahan.

Dalam UU LLAJ penyalahgunaan rotator dapat dikenai sanksi pidana berdasarkan Pasal 287. Artinya, pembentuk undang-undang telah mengkuifikasikannya sebagai pelanggaran yang memiliki konsekuensi

---

<sup>54</sup> Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, hlm. 210.

<sup>55</sup> Utrecht, *Pengantar Hukum Administrasi Negara Indonesia*, hlm. 34.

pidana. Namun dalam praktik, sanksi yang dijatuhkan cenderung ringan dan bersifat administratif seperti tilang atau pencopotan alat. Hal ini menimbulkan kesan bahwa norma pidana tidak dioptimalkan.

Barda Nawawi Arief menegaskan bahwa apabila hukum pidana telah dipilih sebagai sarana pengendalian sosial, maka penerapannya harus konsisten agar tidak menimbulkan ketidakpastian hukum.<sup>56</sup> Ketidakkonsistenan ini berpotensi melemahkan daya cegah norma.

Walaupun secara teoritis pertanggungjawaban dapat diperluas melalui konsep penyertaan dan *vicarious liability*, terdapat beberapa kendala normatif dalam praktik:

- a. UU LLAJ belum secara eksplisit mengatur pertanggungjawaban badan hukum;
- b. Tidak terdapat mekanisme pembuktian keterlibatan institusi dalam kasus rotator;
- c. Aparat cenderung menggunakan pendekatan legal-formal.

Menurut Sudarto, hukum pidana harus dirumuskan secara jelas agar tidak menimbulkan multitafsir dalam penerapannya.<sup>57</sup> Kekosongan norma eksplisit mengenai pertanggungjawaban kolektif menyebabkan aparat memilih jalan paling sederhana, yakni menindak pelaku langsung.

---

<sup>56</sup> Arief, Barda Nawawi, *Kebijakan Hukum Pidana*, hlm. 102.

<sup>57</sup> Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, (Bandung: Alumni, 1986), hlm. 41.

Kondisi ini menunjukkan bahwa permasalahan pertanggungjawaban pidana bukan hanya persoalan teori, melainkan juga keterbatasan konstruksi normatif dalam UU LLAJ.

Berdasarkan analisis di atas, Penulis merumuskan model pertanggungjawaban pidana dalam kasus penyalahgunaan rotator sebagai berikut:

a. Lapisan Pertama (Pelaku Langsung)

Pengemudi atau pemilik kendaraan yang secara sadar menggunakan rotator tanpa hak.

b. Lapisan Kedua (Penyuruh dan Fasilitator)

Pihak yang memerintahkan, mengorganisir, atau menyediakan fasilitas penggunaan rotator

c. Lapisan Ketiga (Institusi/Organisasi)

Apabila pelanggaran dilakukan dalam konteks kegiatan terorganisir dan mendapat legitimasi struktural

Model ini didasarkan pada teori penyertaan (Pasal 55–56 KUHP), *strict liability* dalam delik kepentingan umum, serta perkembangan pertanggungjawaban pidana korporasi sebagaimana dikemukakan oleh Muladi.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Muladi & Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, hlm. 45.

Pendekatan ini sejalan dengan gagasan hukum progresif yang menuntut keberanian aparat untuk menembus struktur sosial di balik suatu pelanggaran.<sup>59</sup>

Dengan konstruksi tersebut, pertanggungjawaban pidana terhadap penyalahgunaan lampu isyarat tidak lagi berhenti pada pelaku individual, melainkan menjangkau seluruh aktor yang memiliki kontribusi signifikan terhadap terjadinya pelanggaran.

### **C. Analisis Kendala dalam Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirine**

#### **1. Penerapan Implisit Asas dalam Praktik Penegakan Hukum Lalu Lintas**

Temuan Penulisan di Kota Malang menunjukkan bahwa pelanggaran penggunaan lampu rotator oleh pihak yang tidak berwenang masih ditangani secara sempit melalui pendekatan individualistik. Dalam wawancara yang dilakukan dengan aparat Satlantas Polresta Malang, diketahui bahwa sanksi hukum yang diberikan sebatas pada individu pengguna, tanpa adanya pelacakan terhadap pihak atau entitas yang berpotensi memberi instruksi, memfasilitasi, maupun membiayai penggunaan alat tersebut. Pelaku yang ditindak adalah mereka yang tercantum dalam dokumen registrasi kendaraan, dan tindakan aparat umumnya bersifat administratif seperti tilang, pencopotan perangkat, atau penahanan STNK.

---

<sup>59</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif*, hlm. 67.

Pendekatan penegakan hukum semacam ini secara tidak langsung merefleksikan dominasi asas klasik dalam hukum pidana, yakni *Universitas Delinquere Non Potest*, yang menyatakan bahwa badan hukum tidak dapat melakukan tindak pidana karena dianggap tidak memiliki kehendak (*will*) atau niat jahat (*mens rea*) secara personal. Asas ini bersumber dari pandangan hukum pidana tradisional eropa yang menempatkan tindakan pidana sebagai hasil dari kehendak individu manusia secara eksklusif.<sup>60</sup>

Konsekuensi dari penerapan asas ini adalah terbatasnya ruang lingkup subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Dalam konteks pelanggaran penggunaan rotator, pelanggar hukum yang ditindak hanyalah pelaku lapangan, meskipun tindakan tersebut dapat merupakan perintah atau hasil kebijakan institusional dari komunitas otomotif, jasa pengawalan, maupun instansi informal lainnya. Hal ini memperlihatkan adanya kesenjangan antara struktur pelanggaran dengan sistem pertanggungjawaban pidana yang digunakan oleh aparat hukum di lapangan

Penegakan hukum terhadap penyalahgunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor merupakan isu yang tampak sederhana di permukaan namun menyimpan kompleksitas yang cukup dalam dari sisi yuridis, sosiologis, hingga kultural. Dalam praktiknya berbagai kendala muncul sehingga aturan yang telah dirumuskan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak selalu efektif diterapkan. Untuk

---

<sup>60</sup> Muhammad, A. (2021). "*Konsep Universitas Delinquere Non Potest dan Implikasinya dalam Hukum Pidana Indonesia*". Jurnal Hukum Pidana, 5(2), 45–57.

memahami hambatan tersebut secara komprehensif, perlu digunakan berbagai teori dan pendekatan dalam ilmu hukum.

Secara normatif, ketentuan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirine telah diatur secara tegas, termasuk pembatasan hanya bagi kendaraan tertentu seperti ambulans, pemadam kebakaran, dan kendaraan pejabat negara dalam kondisi tertentu. Namun, dalam kenyataannya, banyak kendaraan pribadi atau kelompok tertentu yang menggunakan atribut tersebut tanpa hak. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara hukum dalam teks (*law in books*) dan hukum dalam praktik (*law in action*).

Salah satu kendala utama dapat dianalisis melalui teori penegakan hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, yang menyebutkan bahwa efektivitas penegakan hukum dipengaruhi oleh lima faktor: hukum itu sendiri, aparat penegak hukum, sarana dan prasarana, masyarakat, serta budaya hukum. Dari sisi substansi hukum, meskipun aturan sudah ada, seringkali rumusan norma dianggap belum cukup rinci atau tegas dalam memberikan batasan teknis, misalnya mengenai spesifikasi penggunaan sirine atau kondisi “kepentingan tertentu.” Hal ini membuka ruang interpretasi yang berbeda di lapangan.

Dari faktor aparat penegak hukum, kendala yang muncul adalah inkonsistensi dalam penindakan. Tidak jarang aparat bersikap selektif atau bahkan permisif terhadap pelanggaran tertentu, terutama jika pelaku dianggap memiliki status sosial atau kekuasaan. Dalam perspektif teori kekuasaan (*power theory*), hal ini menunjukkan bahwa hukum tidak selalu berdiri netral,

melainkan dapat dipengaruhi oleh relasi kekuasaan yang ada dalam masyarakat. Akibatnya, penegakan hukum menjadi tidak merata dan menimbulkan ketidakpercayaan publik.

Selain itu, keterbatasan sarana dan prasarana juga menjadi hambatan. Pengawasan terhadap penggunaan lampu isyarat dan sirine membutuhkan teknologi dan sistem monitoring yang memadai, seperti kamera lalu lintas atau sistem identifikasi kendaraan. Tanpa dukungan ini, penegakan hukum cenderung bersifat reaktif, yaitu hanya dilakukan ketika pelanggaran terlihat langsung oleh petugas.

Dari sisi masyarakat, rendahnya kesadaran hukum menjadi kendala yang signifikan. Banyak pengguna kendaraan yang tidak memahami atau bahkan mengabaikan aturan mengenai penggunaan sirine dan lampu isyarat. Dalam perspektif teori kesadaran hukum (legal awareness), kondisi ini menunjukkan bahwa hukum belum sepenuhnya diinternalisasi sebagai nilai yang mengikat perilaku masyarakat. Pelanggaran sering dianggap sebagai hal yang wajar atau bahkan sebagai simbol status dan kekuasaan.

Budaya hukum juga memainkan peran penting. Dalam beberapa konteks, penggunaan sirine dan lampu isyarat oleh kendaraan pribadi justru dianggap sebagai bentuk prestise atau legitimasi sosial. Hal ini sejalan dengan pendekatan sosiologis hukum yang melihat bahwa perilaku hukum tidak hanya ditentukan oleh aturan formal, tetapi juga oleh nilai dan norma sosial yang berkembang. Jika budaya permisif terhadap pelanggaran ini terus

berlangsung, maka upaya penegakan hukum akan menghadapi resistensi yang kuat.

Pendekatan lain yang relevan adalah teori efektivitas hukum dari Lawrence M. Friedman yang membagi sistem hukum menjadi tiga elemen: struktur, substansi, dan kultur. Dalam konteks ini, struktur hukum (aparatur dan institusi) belum sepenuhnya optimal dalam melakukan pengawasan dan penindakan. Substansi hukum, meskipun sudah ada, masih memiliki celah interpretasi. Sementara itu, kultur hukum masyarakat belum mendukung kepatuhan terhadap aturan.

Kendala lainnya adalah lemahnya sanksi atau penegakan sanksi yang tidak memberikan efek jera. Dalam teori deterrence (pencegahan), sanksi hukum seharusnya mampu mencegah pelanggaran melalui ancaman hukuman yang tegas dan konsisten. Namun, jika sanksi ringan atau penerapannya tidak konsisten, maka pelanggaran akan terus berulang.

Selain itu, terdapat pula kendala koordinasi antar lembaga. Misalnya, antara kepolisian, dinas perhubungan, dan instansi lain yang memiliki kewenangan terkait lalu lintas. Kurangnya sinergi dapat menyebabkan tumpang tindih kewenangan atau bahkan kekosongan pengawasan. Pendekatan kelembagaan (institutional approach) menunjukkan bahwa efektivitas penegakan hukum sangat bergantung pada koordinasi yang baik antar aktor.

Dalam perspektif kriminologi, penyalahgunaan lampu isyarat dan sirine juga dapat dilihat sebagai bentuk pelanggaran yang dipengaruhi oleh

faktor kesempatan (opportunity) dan lemahnya kontrol sosial. Ketika peluang untuk melanggar besar dan risiko tertangkap kecil, maka individu cenderung melakukan pelanggaran. Hal ini diperkuat oleh teori routine activity yang menekankan pentingnya kehadiran pengawas (capable guardian) dalam mencegah kejahatan.

Terakhir, pendekatan kebijakan hukum (*legal policy*) menunjukkan bahwa penegakan hukum tidak hanya bergantung pada aturan yang ada, tetapi juga pada kebijakan strategis dalam implementasinya. Tanpa komitmen yang kuat dari pembuat kebijakan dan aparat penegak hukum, aturan yang ada hanya akan menjadi simbol tanpa daya paksa yang efektif.

Dengan demikian, kendala dalam penegakan hukum terhadap penyalahgunaan lampu isyarat dan sirine bersifat multidimensional, melibatkan aspek normatif, struktural, kultural, dan politis. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang komprehensif, tidak hanya melalui perbaikan regulasi, tetapi juga peningkatan profesionalisme aparat, penguatan sarana pengawasan, serta pembangunan kesadaran dan budaya hukum masyarakat. Tanpa upaya yang terintegrasi, pelanggaran ini akan terus menjadi fenomena yang sulit dikendalikan.

## **2. Perkembangan Teori Pertanggungjaaban Pidana Korporasi dalam Hukum Modern**

Perkembangan hukum pidana modern telah menggeser pandangan lama yang menolak pertanggungjawaban pidana korporasi. Saat ini, banyak sistem hukum, termasuk Indonesia, telah mulai menerima bahwa badan

hukum dapat menjadi subjek tindak pidana. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Pasal 45 ayat (1) menyebutkan bahwa korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti melakukan, memerintahkan, atau membiarkan terjadinya tindak pidana melalui instrumen kelembagaan yang dimilikinya.<sup>61</sup>

Selain itu, beberapa peraturan sektoral telah lebih dahulu mengakui konsep pertanggungjawaban pidana korporasi, seperti Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi, serta UU Informasi dan Transaksi Elektronik. Dalam konteks hukum lalu lintas, mekanisme serupa belum tersedia secara eksplisit, meskipun secara praktik, korporasi maupun komunitas dapat memiliki pengaruh kuat terhadap tindakan pelanggaran lalu lintas seperti penggunaan rotator ilegal.

Dalam jurnal *Comparative Legal Studies*, mencatat bahwa di Amerika Serikat, korporasi yang terbukti memberikan kelonggaran atau perintah terhadap tindakan ilegal pegawainya dapat dikenai sanksi pidana maupun ganti rugi sipil. Sebaliknya, di Indonesia, tanggung jawab hukum masih terbatas pada individu pelaku, meskipun pelanggaran dilakukan dalam konteks institusional atau berdasarkan perintah atasan.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Lihat Pasal 45 Ayat (1) UU No. 1 Tahun 2023 tentang KUHP

<sup>62</sup> Temanta, H., & Azwar, L. (2024). “*Corporate Criminal Liability in Road Traffic Violations: A Comparative Study between Indonesia and the United States*”. *Comparative Legal Studies*, 12(1), 88–104.

Demikian juga dalam Jurnal Ilmu Hukum menyarankan agar sistem hukum Indonesia mulai mengakomodasi prinsip *vicarious liability*, yaitu pertanggungjawaban atasan atas tindakan bawahannya, serta *strict liability*, yaitu pertanggungjawaban tanpa perlu pembuktian kesalahan apabila korporasi terbukti memfasilitasi pelanggaran hukum.<sup>63</sup> Dengan prinsip ini, maka entitas non manusia dapat dijerat pidana tanpa harus membuktikan niat jahat personal, tetapi cukup menunjukkan adanya hubungan antara pelanggaran dan tanggung jawab kelembagaan.

Temuan lapangan di Kota Malang selaras dengan yang terdapat pada sebuah literatur yang menyatakan bahwa aparat penegak hukum di Indonesia cenderung fokus pada pelaku langsung. Aparat belum memiliki infrastruktur maupun pemahaman untuk menindak pelaku kolektif seperti komunitas atau organisasi jasa pengawalan yang sering kali beroperasi dalam ranah informal.

Namun, penulisan ini juga mengungkap fakta baru yang belum banyak dibahas dalam literatur sebelumnya, yaitu keterlibatan aktif komunitas otomotif dalam pelanggaran penggunaan rotator. Meskipun komunitas tersebut bukan badan hukum formal, mereka memiliki struktur organisasi, kepemimpinan, dan mekanisme internal yang cukup kuat untuk mengorganisir konvoi atau pengawalan menggunakan lampu rotator. Fenomena ini memperluas cakupan entitas yang seharusnya dapat dimintai

---

<sup>63</sup> Tirtawati, S., & Pujiyono. (2021). “*Urgensi Vicarious Liability dalam Pembaruan Hukum Pidana Indonesia*”. Jurnal Ilmu Hukum, 27(3), 201–217.

pertanggungjawaban secara hukum, meskipun belum diatur secara tegas dalam UU LLAJ.

Penulis menilai bahwa masih dominannya asas *Universitas Delinquere Non Potest* dalam praktik hukum lalu lintas telah menghambat upaya penegakan hukum yang adil dan menyeluruh. Ketimpangan ini dapat dilihat dari tiga sisi:

1) Reduksi subjek hukum pidana

Penindakan hanya diarahkan kepada individu yang tertangkap menggunakan rotator, tanpa menyelidiki aktor-aktor struktural di baliknya.

2) Kelemahan efek jera

Tidak adanya sanksi terhadap institusi atau kelompok yang memfasilitasi pelanggaran menyebabkan praktik ini terus berulang secara sistemik.

3) Kebutuhan reformasi normatif

UU LLAJ perlu direvisi agar menyertakan pengakuan terhadap subjek hukum kolektif, baik berbentuk korporasi maupun komunitas yang memiliki kontrol atas pelanggaran.

Sejalan dengan pendekatan hukum progresif yang dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo, hukum tidak boleh hanya menjadi alat kekuasaan formal, tetapi harus berpihak pada keadilan substantif dan realitas sosial yang berkembang.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Rahardjo, S. Hukum Progresif: Hukum yang Membebaskan. (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2009).

Dalam konteks ini, pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara kolektif atau terorganisir semestinya tidak cukup hanya ditindak melalui pelaku individual, melainkan harus menjangkau struktur sosial dan institusi yang berada di belakangnya.

Penegakan hukum merupakan tahap krusial dalam memastikan efektivitas suatu norma. Norma yang dirumuskan secara jelas sekalipun tidak akan memiliki arti apabila tidak dilaksanakan secara konsisten. Dalam konteks pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine, persoalan utama bukan terletak pada kekosongan norma melainkan pada tantangan dalam implementasinya.

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum dipengaruhi oleh lima faktor, yaitu faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan. Teori ini relevan untuk menganalisis kendala yang muncul dalam praktik penegakan hukum terhadap penyalahgunaan rotator.

### **3. Kendala Substansi Hukum (*Legal Substance*)**

Secara normatif, UU LLAJ telah mengatur secara limitatif penggunaan lampu isyarat. Namun demikian, terdapat beberapa kelemahan dalam konstruksi normanya:

- a. Tidak adanya pengaturan eksplisit mengenai pertanggungjawaban badan hukum;
- b. Sanksi pidana yang relatif ringan;
- c. Tidak adanya mekanisme pengawasan khusus

d. terhadap distribusi dan pemasangan rotator.

Menurut Sudikno Mertokusumo, hukum yang baik adalah hukum yang tidak hanya jelas secara normatif, tetapi juga memberikan kepastian dalam pelaksanaannya. Ketidakjelasan mekanisme penindakan terhadap pihak kolektif menyebabkan aparat cenderung berhenti pada pelaku individu.

Salah satu kendala dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor berkaitan dengan aspek substansi hukum yang mengaturnya. Pada dasarnya, pengaturan mengenai penggunaan lampu isyarat dan sirine telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun demikian, apabila ditinjau dari redaksi serta pengaturan dalam beberapa ketentuan pasalnya, regulasi tersebut dinilai belum sepenuhnya memberikan pengaturan yang tegas dan komprehensif.

Salah satu aspek yang menjadi perhatian adalah terkait dengan sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor. Sanksi yang diatur dalam ketentuan tersebut relatif ringan sehingga dinilai kurang memberikan efek jera bagi pelanggar. Dalam kondisi demikian, terdapat kemungkinan bahwa sebagian masyarakat tidak terlalu mempertimbangkan konsekuensi hukum dari pelanggaran yang dilakukan, karena sanksi yang dijatuhkan dianggap tidak terlalu memberatkan. Akibatnya, pelanggaran tetap terjadi karena dianggap sebanding dengan keuntungan yang diperoleh, misalnya dalam memenuhi

keinginan untuk menggunakan atribut kendaraan tertentu atau memperoleh kemudahan dalam berkendara di jalan raya.

Selain itu, peraturan yang ada juga belum secara tegas mengatur mengenai mekanisme pengawasan terhadap distribusi dan pemasangan perangkat lampu isyarat dan sirine. Dalam praktiknya, perangkat tersebut masih dapat diperoleh dengan relatif mudah melalui berbagai sarana penjualan, bahkan terdapat bengkel atau usaha tertentu yang secara terbuka menyediakan layanan pemasangan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan.

Padahal dalam suatu sistem pengaturan hukum, regulasi seharusnya disusun secara komprehensif dan menyeluruh agar dapat mengatur seluruh aspek yang berkaitan dengan suatu perbuatan hukum. Tidak hanya mengatur mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna kendaraan, tetapi juga perlu mengatur pihak-pihak yang berperan dalam menyediakan, mendistribusikan, maupun memasang perangkat tersebut.

Ketiadaan pengaturan yang secara khusus mengatur aspek tersebut menunjukkan adanya kekosongan norma dalam regulasi yang ada. Kekosongan norma ini pada akhirnya dapat mempengaruhi efektivitas penegakan hukum, karena aparat penegak hukum hanya dapat menindak pelanggaran pada tingkat pengguna, sementara aspek distribusi dan pemasangan perangkat lampu isyarat dan sirine belum diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kekosongan hukum juga menjadi salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kendala dalam penegakan hukum. Dalam konteks negara hukum,

keberadaan peraturan perundang-undangan seharusnya mampu mengatur berbagai aspek kehidupan masyarakat secara sistematis dan komprehensif. Hal ini disebabkan karena dalam negara hukum, hampir setiap aktivitas kehidupan masyarakat diatur oleh norma hukum yang bertujuan untuk menciptakan ketertiban, kepastian, serta keadilan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

Namun demikian, dalam praktiknya masih ditemukan adanya kekosongan norma hukum terhadap hal-hal tertentu yang justru memiliki peranan penting dalam menunjang efektivitas penegakan hukum. Kondisi ini tentu menimbulkan suatu kontradiksi, mengingat dalam negara hukum yang memiliki begitu banyak peraturan, seharusnya tidak terdapat kekosongan pengaturan terhadap aspek-aspek yang bersifat krusial.

Kekosongan norma hukum tersebut dapat menimbulkan berbagai implikasi dalam proses penegakan hukum. Salah satunya adalah terbatasnya kewenangan aparat penegak hukum dalam melakukan tindakan penegakan hukum secara maksimal. Aparat penegak hukum pada prinsipnya hanya dapat bertindak berdasarkan ketentuan hukum yang secara jelas diatur dalam peraturan perundang-undangan. Apabila suatu perbuatan atau aspek tertentu belum diatur secara tegas dalam peraturan yang berlaku, maka hal tersebut dapat menjadi kendala dalam proses penegakan hukum.

Dengan demikian, kekosongan hukum menunjukkan bahwa sistem pengaturan hukum yang ada belum sepenuhnya mampu mengakomodasi seluruh aspek yang diperlukan dalam mendukung efektivitas penegakan

hukum. Oleh karena itu, diperlukan upaya pembaruan atau penyempurnaan regulasi agar pengaturan hukum yang ada dapat lebih komprehensif dan mampu menjawab berbagai permasalahan hukum yang berkembang di dalam masyarakat.

Kondisi ini menunjukkan bahwa secara substansial, masih terdapat ruang perbaikan dalam pengaturan hukum mengenai penyalahgunaan rotator.

#### **4. Kendala Struktur Hukum (*Legal Structure*)**

Faktor kedua adalah struktur hukum, yakni aparat penegak hukum yang menjalankan norma tersebut. Dalam praktik, penindakan terhadap pelanggaran rotator sering kali bersifat selektif. Tidak semua pelanggaran ditindak secara konsisten. Beberapa faktor yang mempengaruhi antara lain:

- a. Keterbatasan personel;
- b. Prioritas penindakan terhadap pelanggaran lain yang dianggap lebih mendesak;
- c. Adanya relasi sosial atau tekanan tertentu.

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa sistem hukum terdiri atas struktur, substansi, dan kultur<sup>3</sup>. Apabila struktur tidak bekerja secara optimal, maka norma yang baik sekalipun tidak akan efektif. Dalam konteks ini, kendala struktural menjadi salah satu faktor dominan yang menghambat efektivitas penegakan hukum terhadap penyalahgunaan lampu isyarat.

Selain dipengaruhi oleh aspek substansi hukum, struktur hukum juga memiliki peran yang sangat penting dalam menentukan efektivitas penegakan hukum. Struktur hukum dalam konteks ini berkaitan dengan lembaga serta

aparatus penegak hukum yang memiliki kewenangan untuk menegakkan ketentuan hukum yang berlaku. Salah satu kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor adalah ketidakseimbangan antara jumlah pelanggaran yang terjadi dengan jumlah personel aparat penegak hukum yang bertugas di lapangan.

Dalam praktiknya, pada ruas-ruas jalan tertentu yang memiliki tingkat mobilitas kendaraan yang tinggi, jumlah kendaraan yang melintas dapat mencapai ribuan kendaraan setiap harinya. Sementara itu, jumlah personel aparat yang bertugas untuk melakukan pengawasan dan penertiban di lokasi tersebut seringkali terbatas. Kondisi ini menyebabkan tidak semua pelanggaran dapat terpantau dan ditindak secara langsung oleh aparat penegak hukum.

Namun demikian, keterbatasan jumlah personel bukanlah satu-satunya faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Dalam praktik penegakan hukum di lapangan, aparat penegak hukum juga harus menentukan skala prioritas terhadap jenis pelanggaran yang dianggap lebih mendesak untuk segera ditindak. Misalnya, aparat penegak hukum cenderung lebih memprioritaskan penindakan terhadap pelanggaran yang memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi terhadap keselamatan masyarakat, seperti kasus tabrak lari, penggunaan knalpot yang tidak sesuai standar, kendaraan hasil tindak pidana pencurian, ataupun penggunaan pelat nomor kendaraan palsu.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa meskipun berbagai jenis pelanggaran sama-sama merupakan bentuk pelanggaran terhadap ketentuan hukum yang berlaku, dalam praktiknya terdapat semacam hierarki atau prioritas dalam proses penegakan hukum. Penentuan skala prioritas tersebut pada akhirnya berimplikasi pada intensitas penindakan terhadap pelanggaran tertentu, termasuk pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor.

Selain itu, faktor relasi sosial dan tekanan tertentu juga dapat menjadi kendala dalam proses penegakan hukum. Dalam realitas sosial, penggunaan lampu isyarat dan sirine oleh kalangan tertentu terkadang dianggap sebagai sesuatu yang lumrah karena adanya pengaruh kekuasaan, status sosial, maupun tingkat popularitas yang dimiliki oleh individu tersebut. Dalam situasi demikian, terdapat kemungkinan bahwa individu yang memiliki pengaruh sosial yang lebih besar, seperti figur publik atau tokoh tertentu, memiliki peluang yang lebih besar untuk terhindar dari sanksi dibandingkan dengan masyarakat pada umumnya.

Fenomena tersebut menunjukkan bahwa dalam praktiknya penegakan hukum tidak hanya dipengaruhi oleh keberadaan aturan hukum semata, tetapi juga oleh faktor sosial yang berkembang dalam masyarakat. Kondisi ini pada akhirnya dapat mempengaruhi konsistensi serta efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor.

## 5. Kendala Budaya Hukum (*Legal Culture*)

Selain faktor substansi dan struktur, budaya hukum masyarakat juga mempengaruhi efektivitas penegakan hukum. Masih terdapat anggapan bahwa penggunaan rotator merupakan simbol status atau cara memperoleh kemudahan di jalan raya. Budaya permisif terhadap pelanggaran lalu lintas turut memperparah situasi ini.

Menurut Satjipto Rahardjo, hukum tidak dapat dilepaskan dari budaya masyarakat tempat hukum itu berlaku.<sup>65</sup> Apabila masyarakat memandang pelanggaran sebagai sesuatu yang wajar, maka penegakan hukum akan menghadapi resistensi sosial.

Dalam konteks ini, penyalahgunaan rotator tidak hanya merupakan persoalan hukum, tetapi juga persoalan mentalitas dan kesadaran hukum masyarakat. Dengan demikian, diperlukan keberanian hukum untuk merevisi konsep klasik yang sudah tidak relevan dengan perkembangan masyarakat modern. Ketika sistem hukum mampu menyesuaikan dengan dinamika pelanggaran yang semakin kompleks, maka hukum akan lebih mampu menegakkan keadilan yang komprehensif, adil, dan efektif.

Pada dasarnya, setiap pelanggaran yang terjadi di dalam masyarakat tidak terlepas dari berbagai faktor penyebab yang melatarbelakanginya. Berkaitan dengan penelitian ini yang mengkaji mengenai kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum dalam menegakkan ketentuan terhadap pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor,

---

<sup>65</sup> *Ibid.*

maka permasalahan tersebut dapat dianalisis dari berbagai sudut pandang, khususnya melalui pendekatan sistem hukum.

Menurut teori sistem hukum yang dikemukakan oleh Lawrence M. Friedman, keberhasilan penegakan hukum sangat dipengaruhi oleh tiga unsur utama, yaitu substansi hukum (*legal substance*), struktur hukum (*legal structure*), dan budaya hukum (*legal culture*). Substansi hukum berkaitan dengan norma atau peraturan perundang-undangan yang berlaku, struktur hukum berkaitan dengan lembaga serta aparat penegak hukum yang menjalankan aturan tersebut, sedangkan budaya hukum berkaitan dengan sikap, nilai, serta kesadaran masyarakat terhadap hukum itu sendiri.<sup>66</sup>

Ketiga unsur tersebut harus berjalan secara selaras dan saling mendukung agar sistem hukum dapat berfungsi secara optimal. Apabila salah satu unsur tidak berjalan sebagaimana mestinya, maka akan mempengaruhi efektivitas penegakan hukum secara keseluruhan.

Sebagaimana telah diuraikan pada bab sebelumnya, pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain keinginan untuk mengikuti gaya tertentu, upaya untuk menghindari penertiban di jalan raya, serta adanya kecenderungan meniru atribut kendaraan dinas. Hal tersebut menunjukkan bahwa permasalahan yang terjadi tidak hanya berkaitan dengan aspek penegakan hukum semata, tetapi juga berkaitan dengan aspek budaya hukum masyarakat.

---

<sup>66</sup> *Ibid.*

Dalam praktiknya, berbagai upaya sosialisasi terkait ketentuan penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor sebenarnya telah dilakukan oleh pihak yang berwenang. Namun demikian, masih terdapat masyarakat yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan tersebut. Hal ini dapat disebabkan oleh adanya anggapan di kalangan masyarakat bahwa penggunaan atribut yang menyerupai kendaraan dinas, seperti lampu isyarat dan sirine, dapat memberikan kemudahan dalam berkendara, misalnya perjalanan menjadi lebih lancar atau terhindar dari pemeriksaan oleh aparat.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa salah satu kendala dalam penegakan hukum adalah masih rendahnya tingkat kesadaran hukum masyarakat terhadap pentingnya mematuhi peraturan yang berlaku. Padahal pada hakikatnya setiap peraturan perundang-undangan dibentuk dengan tujuan untuk menciptakan ketertiban, keamanan, serta kepastian hukum dalam kehidupan bermasyarakat.

Dengan demikian, dapat dipahami bahwa kendala dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan lampu isyarat dan sirine tidak hanya terletak pada aspek penindakan oleh aparat penegak hukum, tetapi juga berkaitan erat dengan tingkat kesadaran serta kepatuhan masyarakat terhadap hukum yang berlaku. Oleh karena itu, selain melalui upaya penegakan hukum yang tegas, diperlukan pula peningkatan kesadaran hukum masyarakat melalui edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan agar tujuan dari peraturan tersebut dapat tercapai secara efektif.

Tingkat kesadaran hukum masyarakat pada kenyataannya masih tergolong rendah. Hal ini dapat dilihat dari masih sering terjadinya pelanggaran terhadap berbagai ketentuan yang berlaku, baik terhadap peraturan perundang-undangan maupun terhadap norma-norma sosial dalam kehidupan bermasyarakat. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat permasalahan yang berkaitan dengan pola pikir atau cara pandang masyarakat terhadap keberadaan dan fungsi hukum itu sendiri.

Pada dasarnya, masyarakat telah mengetahui adanya larangan terkait penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor serta memahami bahwa pelanggaran terhadap ketentuan tersebut dapat dikenakan sanksi. Namun demikian, dalam praktiknya masih banyak masyarakat yang tetap melakukan pelanggaran. Hal ini menunjukkan bahwa permasalahan yang terjadi tidak semata-mata berkaitan dengan pengetahuan hukum, melainkan lebih berkaitan dengan tingkat kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat.

Sebagian masyarakat cenderung beranggapan bahwa penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan pribadi tidak akan menimbulkan konsekuensi yang serius. Terdapat persepsi bahwa apabila terjadi penertiban oleh aparat penegak hukum, pelanggar hanya akan diberikan teguran atau sanksi administratif yang dianggap tidak terlalu memberatkan. Di sisi lain, penggunaan lampu isyarat tersebut dipandang dapat memberikan keuntungan bagi pengendara, seperti kemudahan dalam berkendara di jalan raya,

memperoleh prioritas di lalu lintas, serta menghindari hambatan dari pengguna jalan lainnya.

Pandangan semacam ini pada akhirnya mendorong sebagian masyarakat untuk tetap menggunakan lampu isyarat dan sirine secara tidak semestinya. Dengan demikian, rendahnya kesadaran hukum masyarakat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan penggunaan lampu isyarat dan sirine pada kendaraan bermotor.

Hal tersebut sejalan dengan pendapat Soerjono Soekanto yang menyatakan bahwa kesadaran hukum masyarakat tidak hanya berkaitan dengan pengetahuan mengenai hukum, tetapi juga mencakup sikap dan perilaku masyarakat dalam mematuhi ketentuan hukum yang berlaku. Dengan demikian, meskipun masyarakat telah mengetahui adanya suatu aturan, hal tersebut tidak serta-merta menjamin bahwa masyarakat akan mematuhi aturan tersebut apabila kesadaran hukum yang dimiliki masih rendah.