

39

KONSISTENSI DAN ALL-OUT OF FORCE PENEGAKAN HUKUM

UU NO. 14 TH. 1992 (U.U.L.A.J) OLEH POLRI

NOERYAN MOESA

Penulis (P) : Mengapa Saudara biarkan pelanggaran rambu larangan berhenti (leter S) dan larangan parkir (leter P) oleh angkutan kota dipojokan jalan Pasar Baru "PANORAMA" Lembang ?

Kapolsek (K) : Sulah sering kami tertibkan Pak, tetapi apabila petugas sudah tidak ada mereka kembali lagi melanggar.

(P) : Kalau demikian, mengapa tidak Saudara "TILANG" saja agar mereka jera. (K) Bagaimana bisa menilang Pak, blanko tilangnya saja kami tidak punya. (P) : Kok tidak punya, apakah tidak pernah diminta kepada atasan Saudara, Polres/Polwil ?

(K) : Sudah sering diminta Pak, tetapi tetap tidak pernah diberi.

Itulah sekelumit dialog penulis dengan Kapolsek Lembang (Lettu Pol. Tunggal) tentang situasi tertib lalu-lintas di wilayahnya.

Penulis yakin, kondisi demikian terjadi hampir di seluruh wilayah Nusantara, di seluruh Kesatuan Kewilayahan Polri.

Ada kecenderungan bahwa yang dipercaya menegakkan dan menindak pelanggaran lalu-lintas dengan TILANG hanyalah Polisi Lalu-lintas saja. Polisi Shabara, Polisi Polsek dan yang lainnya hanya dituntut mengatur, menjaga dan menertibkan, tetapi tidak boleh menindak.

Apabila Polisi Lalu-lintas ada dimanamana dan bisa hadir setiap waktu, kapan saja, tentulah tidak akan ada masalah, karena setiap pelanggaran pastilah bisa ditindak/ditilang oleh Polisi Lalu-lintas.

Tetapi kenyataannya tidaklah demikian. Polisi Lalu-lintas jumlahnya terbatas dan biasanya hanya ada di Polres atau kadang-kadang di BP-kan di Polsek tertentu, yang seharusnya ada dimanamana dan kapan saja adalah Polisi Sabhara dan Polisi

Polsek, tetapi kalau Polisi Shabara dan Polisi Polsek ini tidak dipersenjatai dengan blanko Tilang untuk menindak pelanggaran, tentunya mereka ini ibarat macan ompong saja.

Memang tidak semua pelanggaran lalu lintas harus ditindak/ditilang, beberapa cukup ditegur, diperingatkan atau ditertibkan dan teorinya setiap anggota Polri bisa dan boleh-boleh saja menindak pelanggaran lalu-lintas. Tetapi mau menindak pakai apa? Pakai blanko Sumir (model III PPL-DN-1936), itu kan sudah tidak berlaku lagi. Mau ditarik saja ke Polsek tanpa surat Tilang, apa tidak melanggar ketentuan? Mau diserahkan ke Polisi Lalu-lintas, kemana Polisi Lalu-lintasnya harus dicari? Ditegur dan diperingatkan saja, bagaimana kalau tidak jera.

Ujung-ujungnya, petugas membiarkan saja para pengemudi tersebut melanggar. Sekali-kali saja dijaga dan ditertibkan, terutama kalau ada Kapolri/Kapolda mau lewat. Karena sudah sangat terbiasa, dimana pelanggaran yang terjadi dibiarkan saja oleh petugas, akhirnya pemakai jalan

merasa bahwa apa yang mereka lakukan bukanlah suatu pelanggaran, atau walaupun mereka tahu telah melanggar, mereka yakin paling-paling nanti ditegur atau disuruh pergi oleh Polisi.

Ada lagi yang lebih gawat, Polisinya malah senyum-senyum kepada pengemudi yang sedang melanggar tersebut.

Bulan September nanti genap 1 tahun berlakunya UU No. 14/th. 1992 (UULAJ). Tentulah masyarakat akan mengevaluasi efektifitas UU No. 14/th. 1992 dalam menciptakan disiplin dan tertib lalu-lintas di jalan raya. Mereka akan menilai apakah dengan berlakunya UULAJ yang baru tersebut keadaan per lalu-lintasan menjadi lebih baik, seperti dijanjikan oleh Pemerintah? Kalau tidak, atau kalau sebaliknya yang terjadi, masyarakat akan meminta pertanggung jawaban Pemerintah?

Sebagai Instansi Pemerintah yang diberi kewenangan untuk menegakkan aturan-aturan yang terdapat pada UULAJ tersebut, Polrilah yang akan dituntut pertanggung jawaban yang terbesar, disamping Departemen Perhubungan.

Melihat kepada kondisi per lalu-lintasan di Indonesia sampai saat ini, penulis khawatir masyarakat akan berkesimpulan bahwa UU No. 14/th. 1992 ternyata tidak efektif. mengapa demikian?

Karena masyarakat tidak atau belum merasakan adanya perubahan kondisi keamanan dan ketertiban lalu-lintas yang lebih baik dibandingkan sebelum berlakunya UULAJ tersebut.

Lalu-lintas tetap saja semrawut, terutama di kota-kota besar, pengemudi tetap saja tidak berdisiplin, pelanggaran tetap saja meningkat serta korban jiwa tetap saja berjatuhan. Lihat saja data kecelakaan dan korban jiwa yang terjadi pada sekitar hari Idul Fitri 1414 H yang lalu.

Memang banyak faktor yang menyebabkan kondisi per lalu-lintasan yang demikian itu dan masalahnya sangatlah kompleks.

Namun yang jelas salah satu faktor pe-

nyebab bahkan mungkin merupakan faktor penyebab yang utama adalah faktor manusia pengemudi yang kadar kedisiplinan dan kepatuhannya terhadap ketentuan dan peraturan lalu-lintas yang masih sangat memprihatinkan.

Pada kondisi yang demikian, biasanya nanti masing-masing pihak akan mencari kambing hitam dan kambing yang paling hitam biasanya Polri. Mengapa demikian? Para pihak tentulah akan menuding: Siapa yang seharusnya menertibkan para pengemudi itu? Siapa yang memberikan dia Surat Ijin Mengemudi (SIM)? Mengapa pelanggaran-pelanggaran yang sering mereka lakukan tidak ditindak? dan sebagainya. Mereka tidak tahu atau tidak mau tahu dengan alasan-alasan, kesulitan-kesulitan dan kendala-kendala yang dihadapi Polri, terutama kendala dibidang sumber daya (personil, sarana/prasarana dan dana).

Undang-Undang No. 14 tahun 1992 telah dengan tegas memberikan kewenangan kepada Polri dan pejabat Pegawai negeri Sipil tertentu (dalam hal ini DLLAJR) sebagai penyidik tindak pidana dan pelanggaran dibidang lalu lintas jalan. Bahkan PP No. 42 tahun 1993 telah mengatur dengan rinci kewenangan masing-masing instansi dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, yang antara lain mengatur bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan (Razia) dilaksanakan secara gabungan (Polri dan DLLAJR), tidak boleh sendiri-sendiri. Bagaimana pelaksanaannya di lapangan?

Sejak berlakunya UULAJ pada tanggal 17 September 1993 yang lalu, disamping operasi rutin, Polri sudah menggelar berbagai operasi khusus dibidang lalu-lintas, mulai dari Operasi Zebra, Operasi Lilin, Operasi Ketupat dan sebagainya. Tetapi dalam operasi-operasi rutin dan operasi khusus tersebut menurut pengamatan penulis (mudah-mudahan keliru) masih sangat kurang dilaksanakan upaya penegakkan hukum dalam membentuk operasi gabungan (Razia) Polri dan DLLAJR tersebut.

Apabila kita lihat bahwa kadar ke-disiplinan pengemudi yang sangat rendah sebagai faktor penyebab utama ketidak tertiban, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, maka Polrilah yang seharusnya lebih aktif mengambil prakarsa untuk lebih sering dan lebih intensif dilaksanakannya operasi gabungan (Razia) tersebut. Mengapa? Karena menurut Pasal 3 PP No. 42 tahun 1993, Polrilah yang berwenang dalam pemeriksaan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, sedang kewenangan DLLAJR menurut Pasal 4 adalah memeriksa persyaratan teknis dan laik jalan.

Penegakkan hukum secara rutinpun perlu terus diintensifkan. Untuk itu, tidak ada jalan lain bahwa Polri harus konsisten dan all out of force dalam penegakan disiplin dan tertib berlalu-lintas ini. Tugas tersebut janganlah hanya dilaksanakan sambil lalu dan hanya dibebankan kepada Polisi lalu lintas saja. Semua kemampuan dan kekuatan Polri perlu didayagunakan. Fungsi Sabhara dan Polsek harus dilibatkan semaksimal mungkin dan kepada mereka perlu dipersenjatai dengan kewenangan menindak pelanggaran lalu lintas, dengan Tilang.

Kekhawatiran terhadap penyimpangan kewenangan menilang ini harus bisa diatasi dengan pengawasan dan pengendalian yang ketat, serta sanksi yang tegas oleh setiap atasan. Disamping itu kekhawatiran adanya penyimpangan dalam menilang tersebut sebenarnya tidaklah tepat menjadi alasan untuk kemudian tidak memberikan kewenangan menilang kepada petugas Polri yang lain yang bukan polisi lalu lintas.

Mengapa? Karena Polisi lalu lintaspun tidak lepas dari kemungkinan penyimpangan apabila tidak diawasi/dikendalikan dan lagi pula apakah kalau tidak diberikan kewenangan menilang, dengan tidak diberikan blanko tilang, bisa menjamin

bahwa petugas Sabhara dan Polsek itu tidak akan menyimpang. Keadaan ini memang dilematis, tetapi menurut hemat penulis kuncinya terletak kepada intensif-tidaknya pengawasan dan pengendalian pimpinan, bukan kepada apakah mereka diberikan kewenangan menilang atau tidak.

Kemudian yang tak kalah pentingnya, kesejahteraan terhadap mereka juga perlu dipikirkan. Insentif yang memadai, untuk setiap Tilang yang dikeluarkan petugas harus diberikan langsung dengan prosedur yang sederhana, tidak berbelit-belit dan tidak birokratis. Selama ini, katanya ada insentif Rp. 500,00,- untuk setiap Tilang, tetapi apabila ditanyakan kepada petugas yang pernah menilang hampir semua menjawab tidak pernah menerima insentif tersebut.

Masih ada 3-4 bulan lagi sebelum masyarakat mengevaluasi efektifitas UU No. 14 tahun 1992 tersebut. Walaupun sempit, Polri masih punya waktu untuk membenahi diri dalam mengefektifkan tugasnya menegakkan UULAJ itu. Momentum bergetarnya masyarakat, dalam arti yang positif, pada awal mulai berlakunya UU No. 14 tahun 1992 perlu terus dipelihara dalam rangka meningkatkan disiplin dan tertib berlalu lintas di jalan raya.

Disamping dengan lebih mengatakan dan meningkatkan mutu pelayanan SIM, salah satu upaya untuk itu adalah dengan konsistensi penegakan hukum yang dilaksanakan oleh seluruh jajaran Polri, diseluruh Kesatuan, diseluruh wilayah Republik Indonesia. Dengan demikian mudah-mudahan suasana keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang kita damba-dambakan lambat laun akan bisa kita wujudkan, amien.

Penulis adalah
Kadep Sumber Daya Sespim Polri