

# MENYOROTI BUDAYA "NGEMEL" DI JALAN RAYA (Sebuah Rencana)

Oleh: Kapt.Pol. Maksun H. SmHK

## 1. Pendahuluan

Dewasa ini upaya menegakkan disiplin berlalu lintas makin ditingkatkan, Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 14 tahun 1992 telah diberlakukan sejak September tahun 1993, namun kondisi tentang lalu lintas masih belum sesuai harapan. Dari berbagai sinyalemen yang menunjukkan kenyataan di lapangan, para pengemudi kendaraan dinilai sebagai penyebab utama semrawutnya lalu lintas. Benarkah demikian?, atau mungkin ada variabel lain yang menyebabkan para pengemudi berperilaku demikian.

Untuk sedikit menguak persoalan di atas, tulisan ini akan menguraikan tentang hasil observasi Sdr Sugeng Sp. wartawan media Indonesia yang telah melakukan observasi selama dua pekan bersama Sopir Truck lintas Jakarta-Banyuwangi pp., yang menyamar sebagai kernet. Dalam tulisan ini mengungkap kisah perjalanan mereka bersama Truk angkut-an barang tersebut.

Ngemel, asal kata dari "mel" yang artinya kira-kira melapor, diberi awalan "nge", yang berarti kebiasaan atau kegiatan yang dilakukan berulang-ulang. Jadi ngemel di sini dimaksudkan sebagai kegiatan atau kebiasaan melapor (yang wajib/resmi atau tidak resmi) yang dibarengi dengan menyerahkan sejumlah uang tertentu.

## 2. "Ngemel", sebuah tradisi di Jalanan

Ketika itu seorang Sopir Truk, sebut saja Mas Haryo bersama kernet mengangkut

barang dari Probolinggo (Jawa Timur) menuju Jakarta, barang yang diangkut adalah buah Mangga dengan tujuan Pasar Induk Kramatjati Jakarta.

Banyak Pos yang harus dilalui, kebanyakan tidak resmi di mana di tiap Pos harus ngemel dengan memberikan sejumlah uang yang besarnya berkisar antara Rp. 500,- hingga Rp.10.000,-, tergantung nasib.

Setelah selesai melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan seperti rem, lampu depan-belakang, wiper klakson, ban dan lain-lain termasuk surat-surat kendaraan yang diperlukan, kira-kira Pk.20.00 WIB. mereka dengan Colt Diesel bermuatan 3,6 ton Mangga bergerak dari Probolinggo menuju Jakarta. Kalau lagi apes kurang ini saja kita bisa kena tiga ribu perak, ujar Mas Haryo sambil memperlihatkan botol yodium yang merupakan kelengkapan dari kotak P.3.K.

Belum lepas Probolinggo, mereka harus melewati pos pemberhentian Truk, yang oleh kalangan pengemudi disebutnya sebagai kelas jalan. Sesuai Perda setempat, pada Pos tersebut diwajibkan membayar Rp. 500,-, itu kan resmi dan tentunya masuk Kas Negara. Yang begini ini ndak apa-apa, ikhlas... tokh nantinya juga untuk memperbaiki jalan, demikian komentar Mas Haryo. Pos serupa yang harus dilalui dari arah timur ada sembilan yaitu Probolinggo, Pasuruan, Bangil, Tuban, Rembang, Pati, Kudus, Semarang, Pemalang dengan retribusi masing-masing sebesar Rp. 500,-.

## OPERASIONAL

Perjalanan melewati pintu Tol Gempol menuju Surabaya, empat kilometer selepas pintu Tol, dari kejauhan nampak kelap kelip lampu senter, isyarat demikian bukan hal aneh bagi Mas Haryo, lalu dia bilang sama kernet supaya sediakan uang dua ribu perak, itu ada yang minta mel. Cukup dua ribu Mas?, Ya... untuk daerah sini tarifnya segitu, jawabnya. Kalau misalnya kita terus saja dan ndak usah ngasih, bagaimana Mas?... Lha, ya dikejar, itu namanya nggege mongso, urusannya bisa panjang. Bisa-bisa kita kena enam ribu atau malah lebih.

Jarakpun semakin dekat, ternyata benar kelap-kelip tadi adalah lampu senter petugas, sebagai isyarat agar kita berjalan pelan-pelan. Mobil patroli diparkir di pinggir, dua orang petugas dengan lampu senter di tangan mengatur arus lalu lintas yang sebenarnya sangat lancar itu. Para sopirpun begitu mahfum dengan keadaan itu. Dan tak lupa itu tadi, "ngemel" istilah nya Mas Haryo dan kawan-kawannya.

Operasi semacam itu memang tidak terduga sifatnya, tempat dan waktunya tak dapat dipastikan. Kita tergantung nasib, kemungkinan adanya operasi semacam itu tidak bisa dipastikan.

Tapi, melihat peristiwa semacam itu timbul pertanyaan: Ikhhlakah Sopir memberikan itu, dan siapa yang melanggar?

### 3. Pungutan Liar di Jembatan Timbang

Tiga puluh kilometer lebih selepas Gresik, memasuki kota Lamongan, kami berhadapan dengan jembatan timbang, sebuah institusi yang pernah ditertibkan Pak Sudomo, saat menjabat Pangkopkamtib. Seperti biasanya truk berjalan lambat memasuki landasan jembatan timbang, petugas memperhatikan jarum timbangan, dan bertanya: apa muatannya Mas...?", "Mangga Pak" jawab Mas Haryo, menjelaskan tentang barang bawaannya.

Setelah itu mereka pun berlalu tanpa mengeluarkan uang sesenpun, petugas pun tanpa ba-bi-bu mempersilahkan untuk berangkat. Apa pasal? Memang tidak ada alasan apapun bagi petugas jembatan timbang untuk berbuat neko-neko. Pertama dari segi muatan barang,

bobot kendaraan plus barang tidak melebihi tonase yang ditentukan. Dari segi kelengkapan dan perlengkapan kendaraan juga tidak ada kekurangan.

Nah..., soal jembatan timbang, memang banyak sopir yang kadang menyalahi ketentuan dengan melebihi tonase dua sampai tiga kuintal. Tapi di sini malah jadi kesempatan bagi petugas untuk mengutip uang, juga ada beberapa jembatan timbang yang meskipun kita tidak melebihi tonase, tetap saja mereka mintal mel - seribu, dua ribu perak, nanti kita lihat sendiri kata Mas Haryo menambahkan.

Matahari mulai menyingsing ketika perjalanan mereka memasuki kota Rembang, di daerah Sarang kami harus memasuki lagi jembatan timbang. Mas Haryo bilang sama kernetnya, siapkan uang seribu, jembatan Sarang ini ada mel-nya. Lho, kita kan nggak ada pelanggaran? kata kernet yang menerima perintah dari Mas Haryo.

Ya..., seperti yang saya katakan tadi, meskipun nggak melanggar apa-apa ada semacam keharusan untuk "ngasih", jawabnya.

Dan ternyata benar, setelah urusan rutin dilalui, seorang petugas jembatan timbang tanpa rasa sungkan menepuk body mobil sambil menyapa dengan bahasa Jawa yang akrab, "Piye rame tho" (Bagaimana, ramaikan) seraya mengulurkan tangannya mengisyaratkan meminta sesuatu.

Dari penjelasan Mas Haryo dan juga setelah tanya pada sopir-sopir lainnya memang ada sejumlah jembatan timbang yang rawan pungli. Dari arah timur menuju Jakarta ada beberapa yang rawan pungli di antaranya jembatan Sarang, Tugu dan Jatisari. Pengalaman yang dialami bersama Mas Haryo membuktikan bahwa di ketiga jembatan timbang tersebut petugas mengutip uang dari sopir-sopir truk kendati tidak ada pelanggaran apapun.

Dari bincang-bincang dengan sopir-sopir dan kernet dapat disimpulkan bahwa memang banyak juga sopir yang melanggar tonase kendaraan, alasannya mereka melakukan itu, sebagian besar petugas yang bisa diajak kompromi. Keadaan seperti ini kiranya perlu

## OPERASIONAL

dititikan, di samping faktor pelanggaran juga menimbulkan resiko di pihak lain, seperti kerusakan jalan dan keselamatan kendaraan itu sendiri. Di samping itu juga keadaan semacam ini menjadi pangkal modus dari pungutan liar oleh petugas, yang pada gilirannya akan menurunkan wibawa petugas maupun pemerintah pada umumnya.

### 4. Pengemudi pun sebenarnya berpikiran kritis

Tak terasa perjalanan Mas Haryo telah melewati Pekalongan, Pemalang, Tegal dan Brebes, matahari sudah condong ke barat, di kiri kanan jalan pemandangan bawang merah dan semangka yang cukup menyejukkan di tengah suasana panas di siang hari.

Memasuki daerah Losari, dari kejauhan nampak beberapa kendaraan Truk menepi dan berjalan lambat. Nah... Losari ini nggak siang nggak malam ada saja yang nongkrong, saya heran juga, kok nggak malu... saya sendiri sampai hafal wajah-wajahnya, kata Mas Haryo sambil memperlambat laju kendaraannya. Dan peristiwa yang dianggap lumrah itu berlangsung dengan cepatnya.

Kejadian tersebut seolah tidak ada hubungannya dengan disiplin atau apapun namanya yang sering didengarkan para pimpinan kita di Jakarta, baik sopir maupun petugas sama maklum dengan kejadian semacam itu.

Satu kilometer lebih setelah lepas jembatan timbang yang dilalui tanpa mengeluarkan uang sepeserpun, tepatnya di jalan By Pass, lagi-lagi dari kejauhan nampak kelap-kelip lampu senter, kami menduga itu adalah isyarat dari petugas. Kendaraan berjalan lambat dan menepi, tampak di depan rekan-rekan kernet turun mendekati petugas sambil memberikan sesuatu, yang itu bisa dipastikan uang antara seribu atau dua ribu. Tiba-tiba Mas Haryo bilang sediakan dua ribu, di sini petugasnya agak kereng (galak), ketika kernet turun dan menyerahkan surat-surat, petugas hanya memeriksa sejenak dan surat-surat tidak langsung dikembalikan. Ia langsung menghampiri kernet lain yang langsung memberikan mel. Mana kamu? tanya petugas kepada kernet Mas Haryo. Untuk tidak memperpanjang masalah

dengan mel dua ribu, maka dikembalikanlah surat-surat tersebut, lantas mereka melanjutkan perjalanan.

Perjalanan tiba di rumah makan "Nikki", mereka beristirahat sambil menikmati santapan tengah malam yang tetap saja nikmat, di tempat itu pula Mas Haryo selesai santap malam tersebut mencoba menyandarkan tubuhnya di belakang kemudi untuk tidur sejenak.

Esok paginya hari Minggu, ketika jam menunjukkan Pk. 07.45 WIB. perjalanan mereka memasuki wilayah Kerawang, tepatnya di Jalan Cakradireja Jatisari, setelah sebelumnya melewati jembatan timbang Jatisari dengan mel seribu rupiah.

Dari kejauhan nampak petugas sedang sibuk mengatur arus lalu lintas yang sebenarnya arus lalu lintas sangat lancar, wah bangun terlambat tadi jadi sial, gumam Mas Haryo..., minggu-minggu kok ya ada operasi segala, mbok ya ngumpul sama anak isteri di rumah kan enak, lanjut gumam Mas Haryo dengan ekspresi yang terlihat kesal.

Ternyata benar apa yang diucapkan Mas Haryo, kernet-kernet bus melompat turun dan berlari menghampiri petugas, sementara bus tetap lambat berjalan. Demikian halnya dengan para kernet truk yang langsung nge-mel, sopir memperlambat kendaraan dan tancap gas lagi setelah selesai ngemel. Lagi-lagi peristiwa yang dianggap lumrah itu berlangsung dengan cepat, dua ribu rupiah telah diserahkan walaupun tidak ada pelanggaran.

Bagaimana ya Mas... pembinaan mental terhadap petugas-petugas kita itu, kok tega-teganya dan nggak malu gitu. Kalau alasan gaji kecil, lha... ya nggak bisa diterima, kami-kami ini kan orang kecil dan kerja setengah mati juga. Berapa kendaraan yang lewat setiap hari, rata-rata seribu rupiah saja, sudah berapa uang yang masuk?, demikian gumam Mas Haryo dalam perjalanan selanjutnya. Memang orang-orang semacam Mas Haryo tersebut lantas kritis dalam merespon suatu masalah, kendati akhirnya pasrah juga.

### 5. Penghasilan kecil, yang kadang-kadang harus nombok (tekor).

Ketika perjalanan memasuki Cikampek, kesibukan jalan raya mulai meningkat, bus-bus malam antar propinsi, bus antar kota, angkutan umum lain dan truk kian merangsek di jalanan. Jam menunjukkan Pk. 08.10 WIB, waktu sepagi itu bagi Mas Haryo sebenarnya bisa dikatakan terlambat. Jam segitu mestinya sudah masuk Pasar Induk Kramat Jati, karena masuk Jakarta makin siang makin banyak persoalan. Sebelum memasuki pintu gerbang Tol biasa bagi Mas Haryo untuk istirahat sejenak di rumah makan, sambil memeriksa lagi kelengkapan dan perlengkapan kendaraannya.

Sesuai meneguk segelas kopi dan dua butir telur asin, kemudian melanjutkan perjalanan lagi menuju Jakarta. Pintu Tol Cikampek tampak padat, arus kendaraan yang menuju Jakarta hari itu cukup banyak, berbagai jenis kendaraan antri menyemut.

Hari kian panas ketika perjalanan sampai pintu ke luar Tol Cawang, perjalanan sepanjang Tol Cikampek-Cawang berlangsung wajar, cerita-cerita ngemal tidak dijumpai di sepanjang Tol tersebut. Ke luar dari pintu Tol Cawang wajah Mas Haryo tampak berbinar, kelelahan yang dialami tak tampak dalam ekspresi wajahnya. Dan untuk menghindari kemacetan mereka kembali memasuki Tol Jagorawi. Sesampainya di lampu merah pertigaan Jalan Raya Bogor-TMII, mereka terkejut dengan aba-aba dari petugas yang nggak jelas maksudnya, padahal Mas Haryo tahu bahwa di pertigaan itu untuk kendaraan yang belok kiri boleh jalan terus. Maka Mas Haryo pun jalan terus tanpa menghiraukan aba-aba dari petugas, dan terus melaju menuju Pasar Induk Kramat Jati. Namun tanpa diduga ternyata petugas justru membuntutinya, kendaraanpun diminta menepi persis di depan Pasar Induk, dan surat-surat kendaraan mas Haryo diminta petugas.

Dari percakapan yang berlangsung antara petugas dengan Mas Haryo, sedikit terdengar bahwa truk akan ditahan, dengan penuh hiba

Mas haryo memohon pengertian petugas dan sambil menanyakan apa kesalahannya.

Apa yang terjadi selanjutnya, sungguh mengejutkan bagi sang kernet karena dia diminta Mas Haryo untuk menurunkan satu keranjang Mangga dari atas truk, "Bapak itu minta Mangga", bisik Mas Haryo. Tidak cukup sampai di situ, SIM Mas Haryo ternyata belum juga diserahkan kembali kendati sekeranjang Mangga telah melayang ( $\pm$  25 kg). Dan SIM itu baru dikembalikan setelah ditebus sepuluh ribu rupiah, di kantor petugas yang ada di dalam Pasar Induk Kramat Jati.

"Wah, sial benar hari ini", ujar Mas Haryo sambil meneguk segelas kopi usai muatan dibongkar, kalau dihitung-hitung jelas nombok hari ini saya, tambahinya.

Kepada kernetnya dia beritahukan bahwa sekeranjang Mangga yang diminta petugas itu dalam hitungannya tetap menjadi tanggung jawabnya, karena tetap diklaim oleh pemilik Mangga. Mas Haryo kemudian menjelaskan lebih lanjut bahwa biaya operasi dari Probolinggo-Jakarta dia terima pemilik mangga sejumlah Rp.100.000,-. Dari catatan sementara yang dibuat selama perjalanan adalah meliputi: BBM 150 liter, biaya Tol, biaya retribusi 9 kali, mel jembatan timbang tiga kali, mel petugas di jalan, dan biaya menebus SIM, total seluruhnya Rp. 97.500,-, itu belum termasuk sekeranjang mangga yang diminta petugas.

Coba, bayangkan... sudah kerja capek begini, ujung-ujungnya nombok lagi, kata Mas Haryo seraya menambahkan bahwa perjalanan Probolinggo-Jakarta yang harus ditempuh dua hari dua malam itu ia digaji oleh Bosnya sebesar Rp.25.000,-.

### 6. Ada Undang-undang Nomor 14/1992, "Ngemal" tetap, jalan terus.

Perjalanan berikutnya dari Jakarta menuju Surabaya, kali ini Mas Haryo mengangkut alat-alat kantor dan kertas HVS untuk dikirim ke Surabaya. Ketika itu sedang beristirahat di Cikampek sambil menikmati kopi tubruk untuk mencegah kantuk di malam hari, bersama-sama sopir lainnya. Sementara itu Usman salah satu sopir truk lainnya, kawan baik Mas

## OPERASIONAL

Haryo tiba-tiba nyeletuk: "ngemel" berapa tadi di pintu Gerbang Tol Cikampek?, Dua ribu... jawab Mas haryo singkat.

Malam itu di pintu ke luar gerbang Tol Cikampek kami diberhentikan oleh petugas yang tampaknya memang mangkal di situ. Petugas dengan kendaraan Volvo tersebut memberitahukan bahwa menurut informasi melalui HT, dari koleganya yang bertugas di jalan Tol, menyatakan bahwa lampu belakang mobil Mas Haryo tidak nyala. Kami heran, setelah dicek bahwa tuduhan petugas itu tidak benar. Namun petugas tetap mendesak dan minta surat-surat supaya diserahkan. Buntutnya?.., Mas Haryo ngemel dua ribu rupiah, padahal sebelum itu sepanjang jalan Tol Jakarta-Cikampek, sudah tiga kali ngemel dengan sistim kotak korek api. Yakni di Bekasi, Cibitung dan Krawang Timur. Caranya kotak korek api kosong yang diisi uang limaratus atau seribu kemudian dilempar ke arah petugas yang memberi aba-aba di tempat tertentu. Hal semacam ini sudah dimaklumi oleh para sopir truk, kadang-kadang juga jadi masalah kalau tidak melempar korek, ya dikejar benar, dan bisa-bisa kena lebih besar, bisa sampai sepuluh ribuan.

Perjalanan Mas Haryo dilanjutkan, kendaraan bergerak menuju arah Cirebon sambil mengobrol ke sana ke mari termasuk membicarakan adanya Undang-undang Lalu Lintas Nomor 14 tahun 1992, ada undang-undang malah tidak tenang, makanya sopir-sopir pernah mogok, tutur Mas Haryo seraya menambahkan bahwa maksud undang-undang itu baik, tapi di lapangan? buat nakut-nakuti para pengemudi.

Apa Mas Haryo tahu isi undang-undang itu?, wah isi leragkapnya sih ya tidak hafal tapi

kita-kita ini kan patuh juga, surat-surat lengkap, muatan tidak melebihi tonase dan sopir juga nggak neko-neko, nggak nglanggar, habis kita ini kan hari-hari di jalan, ujar Mas Haryo. Peran Organda bagaimana? wah... ya entah, nggak ada apa-apanya kok, sahutnya.

Apa yang dikemukakan Mas Haryo pada dasarnya adalah salah satu bentuk ekspresi pengetahuan dan apresiasi sopir terhadap UU. No. 14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dari hasil wawancara terhadap beberapa sopir dan kemet mengindikasikan bahwa pengetahuan mereka tentang arti pentingnya undang-undang tersebut memang terbatas.

Ada beberapa faktor yang tampaknya perlu dikaji lebih lanjut, bahwa intensitas penyebaran informasi tentang UU. No. 14/1992 tampaknya belum menyentuh langsung pada sopir-sopir truk. Keterbatasan pengetahuan akan undang-undang ditambah dengan realitas di lapangan di mana petugas banyak minta "mel" secara akumulatif telah membentuk sikap pesimistis, lantas menjadi rawan terhadap rumors yang berkembang, misalnya dengan undang-undang tersebut siapa yang melanggar akan didenda jutaan rupiah.

### 7. Penutup

Demikian gambaran sepintas tentang situasi di jalan raya, adanya budaya "ngemel" di jalan raya, yang relatif sulit dihilangkan tanpa adanya self disiplin dari masing-masing petugas di jalan raya. Semoga menjadi renungan bagi para pimpinan yang berkompeten demi menghilangkan kebiasaan mel yang senantiasa terjadi di jalanan. Demi tegaknya wibawa petugas, Undang-undang Lalu Lintas dan pemerintah pada umumnya.

*Ada orang mendengarkan dengan telinga, ada yang mendengarkan dengan perut, ada yang mendengarkan dengan dompet, dan ada yang tidak mendengarkan sama sekali.*

Gibran K. Gibran