

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Zaman yang kini semakin maju, membawa perubahan terhadap moda transportasi. Teknologi ini telah menjadi salah satu kebutuhan utama manusia. Perkembangan zaman dan teknologi membawa perubahan besar dalam cara manusia memenuhi kebutuhan sehari-hari, termasuk dalam mobilitas. Transportasi, khususnya di jalan raya, menjadi tulang punggung aktivitas ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat modern.¹ Kebutuhan akan transportasi di jalan raya terus meningkat seiring dengan pertumbuhan populasi dan urbanisasi. Kota-kota besar menjadi pusat aktivitas ekonomi, sehingga memerlukan sistem transportasi yang memadai untuk mendukung mobilitas penduduk. Hal ini mencakup transportasi pribadi maupun transportasi umum yang semakin beragam jenisnya.²

Lalu lintas dan angkutan jalan memegang peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional. Infrastruktur transportasi yang memadai memungkinkan distribusi barang dan jasa menjadi lebih efisien, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan demikian, sistem transportasi jalan yang baik menjadi penopang penting bagi kesejahteraan masyarakat. Sesuai amanat UUD 1945, pembangunan transportasi bertujuan meningkatkan kesejahteraan umum. Sistem transportasi yang terencana dan efisien membantu pemerataan pembangunan antarwilayah, sehingga daerah yang sebelumnya terisolasi dapat terhubung dengan pusat-pusat pertumbuhan.³

¹ Yusuf T, Thahir Thahir, and Jalil B, "Peran Kepolisian Dalam Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Anak Di Kota Mamuju," *JISH: Jurnal Ilmu Syariah Dan Hukum* 2, no. 2 (2024): 103–13, <https://doi.org/10.36915/jish.v2i2.332>. hlm.4-5.

² Nur Khaerat Nur, Parea Rusan Rangan, and Mahyuddin, *Sistem Transportasi, Gastronomía Ecuatoriana y Turismo Local.*, vol. 1, 2021.

³ Muh Kadarisman, Aang Gunawan, and Ismiyati Ismiyati, "Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat Dan Dampaknya Terhadap Kesejahteraan Sosial Di Jakarta," *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 2, no. 1 (2015): 59, <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v2i1.129>.

Transportasi jalan juga bertujuan menciptakan lalu lintas yang aman. Keselamatan pengguna jalan menjadi prioritas utama untuk mengurangi risiko kecelakaan yang dapat merugikan manusia maupun aset ekonomi. Pemerintah dan masyarakat bersama-sama memiliki tanggung jawab dalam menjaga keamanan di jalan raya. Selain aman, lalu lintas yang cepat dan lancar menjadi salah satu tujuan utama transportasi jalan. Jalan yang bebas hambatan mempercepat waktu tempuh, sehingga meningkatkan produktivitas masyarakat. Infrastruktur jalan yang baik, seperti jalan tol dan *flyover*, dirancang untuk mengatasi kemacetan yang sering terjadi di perkotaan.⁴

Ketertiban dalam berlalu lintas juga merupakan aspek penting yang mendukung kenyamanan dan keamanan pengguna jalan. Kesadaran akan aturan lalu lintas, seperti penggunaan helm dan sabuk pengaman, serta kepatuhan terhadap rambu-rambu, menjadi bagian dari budaya berkendara yang harus terus ditanamkan. Sistem transportasi yang terintegrasi mendukung pemerataan ekonomi dengan mempermudah akses ke berbagai wilayah. Daerah-daerah terpencil yang dulunya sulit dijangkau kini dapat terhubung melalui pembangunan jalan yang baik. Hal ini membuka peluang ekonomi baru bagi masyarakat di daerah tersebut.⁵

Pembangunan transportasi jalan juga harus mempertimbangkan aspek biaya. Transportasi yang terjangkau memungkinkan semua lapisan masyarakat untuk memanfaatkan fasilitas ini, sehingga tidak hanya mendukung mobilitas individu, tetapi juga memperkuat konektivitas sosial dan ekonomi. Dengan kemajuan teknologi, masa depan transportasi jalan diharapkan semakin modern dan efisien. Inovasi seperti kendaraan listrik dan sistem transportasi berbasis digital menjadi harapan untuk menciptakan lalu lintas yang lebih ramah

⁴ Dwi Prasetyanto, *Keselamatan LLAJ*, Cetakan 1 (Bandung: Penerbit Itenas, 2020).

⁵ Ahmad Yani J. A. Barata Taufiq Hidayat, "Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas (Highway Code) Di Indonesia," *Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan*, 2005, 1–108.

lingkungan dan terintegrasi. Pemerintah, swasta, dan masyarakat perlu berkolaborasi untuk mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan.⁶

Sistem transportasi yang berkelanjutan sendiri merupakan hasil dari perkembangan teknologi yang telah membawa perubahan signifikan pada sistem transportasi, menjadikannya kebutuhan pokok yang tidak terpisahkan dari kehidupan modern. Inovasi teknologi terus mendorong peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi, memberikan solusi untuk mobilitas yang lebih efisien dan terjangkau. Dari berbagai jenis transportasi yang tersedia laut, udara, dan darat transportasi darat memegang peranan dominan. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya jenis dan jumlah kendaraan yang ada di jalan raya, mulai dari sepeda hingga kendaraan bermotor yang canggih. Popularitas transportasi darat ini menunjukkan tingginya ketergantungan masyarakat pada moda transportasi ini.⁷

Transportasi darat memiliki berbagai macam jenis, mulai dari kendaraan sederhana seperti sepeda dan becak hingga kendaraan modern seperti mobil listrik dan kereta cepat. Keragaman ini mencerminkan bagaimana transportasi darat dapat diakses oleh berbagai lapisan masyarakat, sesuai dengan kebutuhan dan daya beli masing-masing. Salah satu tujuan utama transportasi adalah mendukung mobilitas orang dan barang.⁸ Tanpa sistem transportasi yang baik, proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara akan terhambat. Transportasi memastikan barang kebutuhan sehari-hari dapat sampai ke tangan konsumen dengan cepat, serta memungkinkan orang berpindah tempat untuk bekerja, belajar, atau berwisata.

Urbanisasi yang terus meningkat menyebabkan tingginya mobilitas penduduk, baik di dalam kota maupun antar kota. Perpindahan ini tidak hanya mencerminkan aktivitas ekonomi yang dinamis tetapi juga menunjukkan

⁶ ITDP, “Peta Jalan Nasional Untuk Elektrifikasi Transportasi Publik Perkotaan Berbasis Jalan,” 2024, 209, <https://itdp-indonesia.org/publication/peta-jalan-dan-program-insentif-nasional-untuk-elektrifikasi-transportasi-publik-perkotaan-berbasis-jalan/>.

⁷ Winda Dwi Tuti, Retnowati WD; Setiawan, Asep; Astuti, “Pelayanan Transportasi Online Di Indonesia,” 2021, 51.

⁸ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Konektivitas Untuk Geliat Wisata Super Prioritas,” 2020.

perlunya sistem transportasi yang memadai untuk mengatasi tantangan urbanisasi, seperti kemacetan dan polusi. Pertumbuhan penduduk perkotaan memunculkan berbagai tantangan dalam transportasi, seperti kemacetan lalu lintas, keterbatasan lahan parkir, dan peningkatan emisi karbon. Oleh karena itu, pemerintah dan masyarakat perlu berkolaborasi dalam menciptakan sistem transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Kemajuan teknologi telah menghadirkan berbagai inovasi pada transportasi darat, seperti kendaraan listrik, transportasi berbasis aplikasi digital, dan sistem navigasi yang canggih.⁹ Inovasi ini tidak hanya meningkatkan efisiensi tetapi juga memberikan pengalaman berkendara yang lebih nyaman dan aman bagi pengguna. Selain mendukung mobilitas manusia, transportasi darat juga memegang peran penting dalam pergerakan barang. Logistik yang andal memastikan barang dapat didistribusikan dengan cepat ke berbagai wilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan menjamin ketersediaan barang kebutuhan sehari-hari.

Aksesibilitas transportasi menjadi salah satu faktor penting dalam mendukung mobilitas masyarakat. Transportasi yang terjangkau memungkinkan semua kalangan masyarakat, termasuk kelompok dengan penghasilan rendah, untuk tetap dapat beraktivitas dan memenuhi kebutuhan hidup mereka. Di masa depan, transportasi darat diharapkan semakin maju dengan penerapan teknologi yang lebih ramah lingkungan,¹⁰ seperti penggunaan energi terbarukan dan otomatisasi kendaraan. Dengan demikian, transportasi darat tidak hanya mendukung mobilitas, tetapi juga berkontribusi pada pembangunan yang berkelanjutan dan kehidupan masyarakat yang lebih baik.

Perkembangan teknologi transportasi tidak selalu memberikan dampak yang positif. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah

⁹ Fahmi (Et.all), "Perkembangan Teknologi Digital untuk Berbagai Bidang Kehidupan (Digital Teknologi for Humanity)," 2024, 1, usupress.usu.ac.id.

¹⁰ Mambang, "Buku Ajar Teknologi IoT (Internet of Things)," *CV Pena Persada*, 2021, https://digilib.stiestekom.ac.id/assets/dokumen/ebook/feb_bbaff20274ab950c708e7fe2fa397c548d1a8c02_1655806709.pdf.

kendaraan bermotor pada periode 2022-2023 tercatat sebanyak 148.261.817 unit.¹¹ Angka ini terus mengalami peningkatan, salah satunya disebabkan oleh kebiasaan keluarga yang memiliki lebih dari satu kendaraan pribadi. Hal ini juga dipengaruhi oleh minimnya sarana transportasi umum yang terjangkau dan memadai, terutama di wilayah pedesaan. Akibatnya, masyarakat di desa lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi ketimbang mengandalkan transportasi umum, yang sering kali dianggap tidak praktis dan kurang efisien dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Dampak buruk dari perkembangan teknologi transportasi ini dapat dilihat pada berbagai permasalahan, seperti kemacetan lalu lintas, peningkatan emisi gas buang, dan risiko kecelakaan yang semakin tinggi. Lonjakan jumlah kendaraan bermotor juga menuntut pengelolaan lalu lintas yang lebih baik. Oleh karena itu, pemerintah mengeluarkan berbagai aturan dan kebijakan terkait lalu lintas untuk mengatasi permasalahan ini, mulai dari pembatasan kendaraan di kota-kota besar hingga penguatan peraturan keselamatan di jalan raya. Aturan-aturan tersebut lahir sebagai bentuk respons terhadap dampak negatif perkembangan teknologi yang tidak terkelola dengan baik.

Aturan-aturan maupun kaidah-kaidah hukum yang lahir cenderung dirumuskan dalam dokumen tertulis yang bersifat resmi. Dokumen-dokumen tersebut umumnya disebut perundang-undangan, yang di dalamnya memuat peraturan-peraturan dengan tingkatan tertentu. Kehadiran perundang-undangan ini menjadi upaya untuk menciptakan kepastian hukum, keseragaman, dan kesederhanaan dalam sistem hukum yang berlaku. Perumusan ini mencerminkan kebutuhan masyarakat akan aturan yang jelas dan terstruktur untuk mengatur berbagai aspek kehidupan.¹²

¹¹ Aldila Rahmawati, "Pengaruh Jumlah Penduduk, Jumlah Kendaraan Bermotor, PDRB per Kapita Dan Kebijakan Fiskal Terhadap Konsumsi Energi Minyak Di Indonesia," *Jurnal Pembangunan Dan Pemerataan (JPP)* 10, no. 1 (2019): 1–28, <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/jcc/article/view/46368/75676589695>.

¹² Sudarto, *Hukum Pidana 1* (Penerbit Yayasan Sudarto, 2018), https://books.google.co.id/books?id=_tktzwEACAAJ.

Hukum sendiri berfungsi untuk melindungi kepentingan manusia, yang mana hukum tersebut harus ditegakkan dengan baik. Hal ini menunjukkan bahwa perlindungan adalah tindakan atau perbuatan tertentu yang dilakukan sesuai dengan hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hukum memiliki fungsi utama sebagai pelindung kepentingan manusia, memastikan setiap individu dapat menjalankan hak dan kewajibannya secara adil. Perlindungan hukum mencerminkan adanya upaya untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan individu dan kepentingan masyarakat. Dengan hukum yang ditegakkan secara baik dan benar, masyarakat dapat merasa aman dan terlindungi dari berbagai bentuk pelanggaran atau ancaman yang merugikan.¹³

Perlindungan tersebut diwujudkan melalui tindakan atau perbuatan yang sesuai dengan hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ini berarti setiap langkah dalam memberikan perlindungan harus berdasarkan aturan yang telah ditetapkan, sehingga tidak terjadi penyalahgunaan wewenang. Dengan demikian, keberadaan hukum yang ditegakkan secara konsisten menjadi pilar utama dalam menjaga keadilan, ketertiban, dan kesejahteraan dalam kehidupan bermasyarakat.

Perlindungan yang diperuntukkan bagi masyarakat itu pun ada pula yang tertuang di dalam Undang-Undang Lalu Lintas yang memiliki peranan penting dalam mengatur mobilitas masyarakat di jalan raya. Keberadaan undang-undang ini menjadi fondasi bagi terciptanya keteraturan dalam penggunaan jalan, baik oleh pengendara kendaraan bermotor, pengguna sepeda, maupun pejalan kaki. Tanpa adanya aturan yang jelas, lalu lintas akan sulit dikendalikan, sehingga berpotensi menimbulkan kekacauan, seperti kemacetan, kecelakaan, dan pelanggaran yang merugikan banyak pihak.

Lalu lintas dapat diartikan sebagai kondisi di mana pengguna jalan mengikuti aturan yang telah ditetapkan demi tercapainya kelancaran dan

¹³ I Gusti Agung Ayu Laksmi Astri dan I Dewa Made Suartha, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat," *Journal Kertha Semaya* 05, no. 04 (2017): 79–86.

keselamatan bersama. Setiap pengguna jalan memiliki tanggung jawab untuk mematuhi peraturan, seperti berhenti di lampu merah, menggunakan helm atau sabuk pengaman, serta mengikuti batas kecepatan yang telah ditentukan. Kepatuhan ini tidak hanya mencerminkan disiplin individu, tetapi juga menjadi wujud kontribusi terhadap terciptanya lingkungan jalan yang aman dan tertib.¹⁴

Harapan yang dicita-citakan oleh para pembuat aturan adalah untuk menciptakannya ketertiban dan meminimalkan kerugian yang didapatkan oleh masyarakat. Seperti salah satunya kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2020, dapat dilihat bahwa terdapat jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas itu sebanyak 8.558 dan lebih dari 2000 korban meninggal dunia.¹⁵ Hal ini mengisyaratkan dua kemungkinan, pelanggaran aturan lalu lintas ataupun kelalaian pengguna jalan dalam berkendara di jalan raya.

Pelanggaran lalu lintas adalah mengacu pada situasi di mana ada terjadi ketidakcocokan antara aturan dan pelaksanaan penegakan aturan itu sendiri.¹⁶ Hal-hal seperti itu memang tidak bisa secara sempurna dapat dihindari, terlebih kemudahan serta akses masyarakat dalam mobilitasnya sering kali membawa permasalahan dalam masyarakat berupa permasalahan lalu lintas. Hal-hal seperti kemacetan lalu lintas ataupun faktor lainnya dapat berlanjut kepada pelanggaran lalu lintas yang tentu dapat berujung kepada kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan seseorang luka ringan, luka berat bahkan sampai meninggal dunia.¹⁷

¹⁴ Indah Poernamasari, Rinancy Tumilaar, and Christie E.J.C. Montolalu, "Optimasi Pengaturan Lampu Lalu Lintas Dengan Menggunakan Metode Webster (Studi Kasus Persimpangan Jalan Babe Palar)," *D'CARTESIAN* 8, no. 1 (2019): 27, <https://doi.org/10.35799/dc.8.1.2019.24590>.

¹⁵ Nirmala Sari and Khaidir Saleh, "Tinjauan Yuridis Penerapan Sanksi Pidana Pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Jurnal Politik Dan Pemerintahan Daerah* 4, no. 2 (2022): 282–92, <https://jppd.org/index.php/jppd/article/view/55>, Diakses Pada 28 Februari 2024, Pukul 14:45.

¹⁶ Sherly Ayu Puspita Sari, Marisa Elsera, and Emmy Solina, "Tindakan Pengendara Motor Terhadap Pelanggaran Aturan Lalu Lintas Dalam Pelaksanaan E-Tilang Di Kota Batam," *JISHUM : Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora* 1, no. 3 (2023): 565–78, <https://doi.org/10.57248/jishum.v1i3.115>.

¹⁷ Indah Malau Pase Rudolf Silaban, "Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-" 316, no. 1 (2021).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelanggaran lalu lintas didefinisikan sebagai tindakan atau perilaku seseorang yang bertentangan dengan ketentuan undang-undang yang berlaku. Pelanggaran ini mencakup berbagai bentuk, mulai dari yang ringan seperti tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman, hingga yang berat seperti menerobos lampu merah atau mengemudi dalam keadaan mabuk. Tindakan tersebut tidak hanya melanggar hukum tetapi juga berpotensi membahayakan keselamatan pelanggar maupun pengguna jalan lainnya.¹⁸ Pelanggaran lalu lintas telah menjadi masalah yang cukup serius yang menimpa berbagai kalangan,¹⁹ selain menimbulkan risiko keselamatan, pelanggaran lalu lintas juga dapat berdampak pada ketertiban dan kelancaran di jalan raya. Ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas sering kali menjadi penyebab utama kemacetan dan kecelakaan, yang merugikan banyak pihak. Yang mana karena hal tersebut, sangat diperlukan sekali kesadaran para pengendara mengenai betapa pentingnya menaati peraturan lalu lintas. Namun sayangnya, banyak masyarakat yang melanggar rambu-rambu lalu lintas. Kesadaran untuk menaati aturan di jalan raya masih rendah, sehingga pelanggaran sering terjadi, terutama oleh pengendara motor dan mobil.²⁰

Razia yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kota Bandung, sering kali mengungkap beragam pelanggaran yang dilakukan oleh para pengendara. Pelanggaran tersebut mencerminkan masih rendahnya kesadaran masyarakat dalam mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku. Situasi ini menjadi perhatian khusus, karena pelanggaran tidak hanya melanggar hukum, tetapi juga dapat membahayakan keselamatan diri sendiri maupun orang lain. Jenis pelanggaran yang sering ditemukan adalah yang dilakukan oleh pengendara

¹⁸ Bagas Amyrulloh and Samuji, "Analisa Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Kendaraan Bermotor," *KULTURA Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora* 2, no. 2 (2024): 81–103.

¹⁹ Yusuf Islamudin et al., "Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Sekolah Di Tinjau Dari Aspek Sosiologi Hukum," *Jurnal Ilmu Sosial Dan Hukum* 1 (2023): 1–9.

²⁰ T Muhajir, Sumardi Efendi, and Syaibatul Hamdi, "Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Hukum Positif Dan Hukum Islam Di Kota Meulaboh Kabupaten Aceh Barat," *Al Ushuliy: Jurnal Mahasiswa Syariah Dan Hukum* 2, no. 2 (2023): 131, <https://doi.org/10.31958/alushuliy.v2i2.10539>.

sepeda motor. Pelanggaran ini meliputi tidak menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), yang sebenarnya bertujuan melindungi kepala dari risiko cedera fatal dalam kecelakaan. Selain itu, pelanggaran seperti melawan arus lalu lintas juga kerap terjadi, yang tidak hanya berbahaya tetapi juga menciptakan kekacauan di jalan.

Pelanggaran lain yang cukup mengkhawatirkan adalah berkendara di bawah umur. Anak-anak yang belum memiliki kemampuan dan pemahaman yang cukup tentang keselamatan berkendara sering kali terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Fenomena ini menunjukkan perlunya pengawasan lebih ketat dari orang tua serta penegakan aturan yang lebih tegas untuk mencegah anak-anak mengemudikan kendaraan sebelum usia yang diizinkan. Pengendara mobil pun sering kali terlibat dalam pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran ini meliputi tidak melengkapi diri dengan surat-surat kendaraan yang sah, seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Ketidakhadiran dokumen ini tidak hanya melanggar aturan, tetapi juga menyulitkan proses hukum jika terjadi kecelakaan atau pelanggaran lainnya.

Pengemudi mobil juga sering ditemukan tidak menggunakan sabuk pengaman atau *safety belt*.²¹ Padahal, penggunaan sabuk pengaman merupakan langkah dasar dalam menjaga keselamatan pengemudi dan penumpang, terutama jika terjadi benturan atau kecelakaan di jalan raya. Kebiasaan ini menunjukkan bahwa masih banyak pengemudi yang mengabaikan keselamatan demi kenyamanan sesaat. Pelanggaran yang semakin marak adalah mengemudi sambil menggunakan ponsel. Aktivitas ini mengalihkan konsentrasi pengemudi dari jalan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan. Penelitian menunjukkan bahwa penggunaan ponsel saat berkendara dapat memperlambat respons pengemudi terhadap situasi darurat, sehingga sangat berbahaya bagi diri sendiri dan pengguna jalan lainnya.

²¹ Muhamad Bob Anthony, "Persepsi Antara Risiko Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Pemakaian Safety Belt Pada Driver Truk," *Jurnal INTECH Teknik Industri Universitas Serang Raya* 4, no. 2 (2018): 53, <https://doi.org/10.30656/intech.v4i2.927>.

Masifnya pelanggaran lalu lintas ini tidak hanya merugikan secara material, tetapi juga memiliki dampak serius dalam bentuk kecelakaan lalu lintas. Beberapa kecelakaan yang terjadi sering kali melibatkan anak-anak di bawah umur sebagai korban, baik sebagai pengemudi maupun penumpang. Hal ini menjadi bukti nyata bahwa pelanggaran lalu lintas memiliki konsekuensi yang sangat fatal. Anak-anak yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas sering kali menderita cedera serius, bahkan kehilangan nyawa. Kondisi ini menimbulkan dampak psikologis yang mendalam bagi keluarga korban dan masyarakat sekitarnya. Oleh karena itu untuk meminimalkan cedera serius bagi anak, kita perlu mengenal sistem pengaman anak, atau lebih dikenal dengan istilah *child restraint system* (CRS). CRS sendiri merupakan salah satu solusi yang sangat penting dalam upaya mencegah cedera serius atau kematian pada anak-anak saat terjadi kecelakaan kendaraan bermotor.²² Dalam situasi seperti ini, anak-anak yang duduk tanpa perlindungan khusus berisiko lebih tinggi mengalami cedera dibandingkan dengan orang dewasa. Hal ini disebabkan oleh ukuran tubuh anak yang lebih kecil dan kerentanan fisik yang lebih tinggi. Oleh karena itu, penggunaan CRS menjadi sebuah keharusan untuk memberikan perlindungan maksimal bagi mereka.

Tantangan dalam penerapan penggunaan CRS tidak bisa diabaikan. Masih banyak orang tua yang belum menyadari pentingnya CRS, atau bahkan tidak tahu cara menggunakannya dengan benar. Faktor ekonomi juga menjadi kendala, karena tidak semua keluarga dapat dengan mudah membeli CRS yang berkualitas. Oleh karena itu, diperlukan upaya kolaboratif dari berbagai pihak untuk memastikan bahwa setiap anak memiliki akses terhadap CRS yang aman dan terjangkau. CRS itu sendiri telah digunakan secara luas di negara-negara barat yang memiliki undang-undang yang mewajibkan penggunaan CRS, dengan tingkat penggunaan berkisar antara 84% hingga 95%.²³ Bukti yang ada

²² Oos Ariyanto, Setiawan Noerdajasakti, and Faizin Sulistio, "Child Passenger Safety in Indonesia: An Analysis of the Need for Specific Seat Belt Regulations" 4, no. 2 (2024): 317–37, <https://doi.org/10.21154/invest.v4i2.10045>.

²³ M. H. MD. Arif Uddin, Kulanthayan KC Mani, and Tanveer Ahmed Khan, "Child Restraint System: Lessons Learned from Global Best Practices," *International Journal of Academic*

menunjukkan bahwa, jika digunakan dengan tepat dan benar, CRS dapat mengurangi risiko cedera fatal pada bayi di bawah usia 1 tahun sekitar 71% dan pada balita usia 1-4 tahun sekitar 54%-80% jika terjadi kecelakaan kendaraan bermotor.²⁴

CRS dapat sangat mengurangi risiko cedera serius pada bayi maupun balita jika digunakan dengan baik dan benar, hal ini dapat dilihat pada bayi dan balita apabila dibandingkan dengan anak yang lebih besar atau orang yang lebih dewasa, otot leher mereka lebih lemah yang membawa kepala yang relatif besar dan berat apabila diukur dengan ukuran tubuh mereka. Maka dari itu untuk mengurangi risiko cedera serius pada saat terjadinya kecelakaan, amat sangat penting memperhatikan posisi duduk anak maupun penggunaan sistem pengaman anak.²⁵

Child Restraint System (CRS) merupakan alat ataupun perangkat yang sangat mampu membantu melindungi anak, baik ketika dia dalam posisi duduk maupun posisi terlentang. Alat ini dirancang untuk mengurangi risiko cedera pada pemakainya, jika terjadi tabrakan ataupun pengereman secara mendadak, cara kerjanya adalah dengan membatasi hentakan yang terjadi pada tubuh seorang anak tersebut.²⁶

Child Restraint perlu diperhatikan penggunaannya dengan tepat serta dipasang dengan benar dapat mengurangi setidaknya 60% kematian pada anak-anak saat terjadinya kecelakaan.²⁷ Selain itu, dampak keamanannya sangat terasa bagi anak-anak yang lebih cenderung lebih muda, terutama mereka yang masih

Research in Business and Social Sciences 11, no. 8 (2021): 904–21, <https://doi.org/10.6007/ijarbss/v11-i8/10786>.

²⁴ Weicong Cai et al., “Child Restraint System Use and Its Associated Factors in Shenzhen,” *Accident Analysis and Prevention* 160 (2021): 106321, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106321>.

²⁵ United Nations, Economic Commission, and F O R Europe, “Child Restraint Systems,” *J. Traffic Med.* 2, no. 3 (1974): 40.

²⁶ World Health Organization, “Policy Brief on Child Restraint Systems” 0909, no. 44 (2022), https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/33_crs_technical-policy-brief_en_final.pdf?sfvrsn=e5e9af69_1.

²⁷ Lotta Jakobsson, Irene Isaksson-Hellman, and Bjorn Lundell, “Experiences From Swedish Accident Data,” *Proceedings of the 19th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles*, 2005.

berusia di bawah 4 tahun,²⁸ lalu untuk anak-anak berusia antara 8-12 tahun pun, menurut penelitian sistematis terkait penggunaan CRS di Amerika, alat itu dapat mengurangi cedera serius sebesar 19% apabila dibandingkan dengan anak-anak pada usia yang sama, yang hanya menggunakan sabuk pengaman di bagian belakang kendaraan saja.²⁹ Selain itu, penggunaan serta memperhatikan posisi duduk yang benar bagi anak dapat mengurangi cedera berlebih ketika menempatkan anak-anak di kursi bagian belakang kendaraan.³⁰

Kebijakan berlalu lintas di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini merupakan landasan hukum utama yang mengatur berbagai aspek lalu lintas di jalan raya, mulai dari hak dan kewajiban pengguna jalan hingga pengelolaan sarana transportasi. Tujuan utama dari peraturan ini adalah menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan di tengah masyarakat.³¹

Undang-undang ini menjabarkan berbagai tindakan yang dilarang dan diwajibkan bagi para pengguna jalan, baik kendaraan bermotor maupun non-motor. Aturan ini meliputi ketentuan penggunaan alat keselamatan, kepatuhan terhadap rambu lalu lintas, hingga pengaturan zona tertentu yang dilarang untuk dilewati kendaraan tertentu. Dengan adanya aturan ini, diharapkan aktivitas berlalu lintas menjadi lebih terorganisir dan aman bagi semua pihak.

Fokus utama dari kebijakan ini adalah menjamin keamanan di jalan raya. Keamanan mencakup upaya untuk melindungi pengguna jalan dari kecelakaan yang berpotensi merugikan secara fisik maupun material. Untuk mendukung hal

²⁸ José I Nazif-Munoz, Aharon Blank-Gommel, and Eran Shor, "Effectiveness of Child Restraints and Booster Legislation in Israel," *Injury Prevention: Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention* 24, no. 6 (December 2018): 411–17, <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2017-042458>.

²⁹ Eduard Zaloshnja, Ted R Miller, and Delia Hendrie, "Effectiveness of Child Safety Seats vs Safety Belts for Children Aged 2 to 3 Years," *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine* 161, no. 1 (January 1, 2007): 65–68, <https://doi.org/10.1001/archpedi.161.1.65>.

³⁰ R Elvik et al., *The Handbook of Road Safety Measures: Second Edition* (Emerald Group Publishing Limited, 2009), <https://books.google.co.id/books?id=JuTAZmIseeAC>.

³¹ Yoga Nugroho and Pujiyono Pujiyono, "Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak: Analisis Kepastian Dan Penghambat," *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* 4, no. 1 (2022): 49–60, <https://doi.org/10.14710/jphi.v4i1.49-60>.

ini, pemerintah mengharuskan pengemudi untuk mematuhi berbagai peraturan, seperti penggunaan helm untuk pengendara sepeda motor dan sabuk pengaman untuk pengemudi mobil. Selain itu, kebijakan ini juga bertujuan menciptakan ketertiban di jalan raya. Ketertiban berkaitan erat dengan kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas, seperti berhenti di lampu merah, mengikuti batas kecepatan, dan tidak parkir sembarangan. Ketertiban tidak hanya menciptakan lingkungan jalan yang lebih teratur tetapi juga mencegah konflik antar pengguna jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga mengatur tentang angkutan jalan. Pengelolaan angkutan umum yang baik, seperti bus dan angkot, menjadi salah satu cara untuk memberikan kemudahan akses mobilitas kepada masyarakat. Hal ini bertujuan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, sehingga dapat mengurangi kemacetan dan polusi udara.³² Namun, implementasi kebijakan ini masih menghadapi berbagai tantangan. Salah satunya adalah rendahnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya mematuhi aturan lalu lintas. Pelanggaran seperti menerobos lampu merah, melawan arus, atau menggunakan ponsel saat berkendara masih sering ditemukan, yang menunjukkan perlunya upaya edukasi yang lebih masif.³³

Pelanggaran-pelanggaran umum yang terjadi tidak hanya terlepas pada pelanggaran tersebut, melainkan terdapat pelanggaran berupa *Child Restraint* yang dari tahun per tahun mengalami peningkatan. Data yang penulis dapatkan dari POLRESTABES Bandung, *Child Restraint* menjadi salah satu jenis pelanggaran yang tidak sedikit banyaknya dilanggar oleh masyarakat di Kota Bandung. Salah satu faktor utama yang menyebabkan tingginya angka pelanggaran *child restraint* adalah minimnya edukasi yang diberikan kepada masyarakat. Sebuah studi dari *Journal of Traffic Injury Prevention* menyebutkan

³² Sujana Nanan, Muhtadi Yudi Puspitasari Anggi, “Inovasi Sektor Publik Dalam Layanan Transportasi Publik Di Kota Tangerang (Studi Kasus Pada Layanan Transportasi Umum ‘Si Benteng’),” *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 10, no. 23 (2024): 57–68.

³³ Yuliana Yuliana and Hendra Wijayanto, “Implementasi Kebijakan Elektronik Tilang Dalam Tertib Berlalu Lintas Pada Satuan Polisi Lalu Lintas Polres Metro Jakarta Pusat,” *Provider Jurnal Ilmu Pemerintahan* 2, no. 2 (2023): 30–44, <https://doi.org/10.59713/projip.v2i2.670>.

bahwa pemahaman orang tua tentang pentingnya perangkat keselamatan anak sangat dipengaruhi oleh tingkat pendidikan dan akses informasi.³⁴ Di Indonesia, kampanye terkait keselamatan anak di jalan raya masih sangat terbatas, sehingga banyak orang tua yang tidak mengetahui kewajiban penggunaan perangkat tersebut.

Kesadaran orang tua untuk memprioritaskan keselamatan anak di jalan juga masih menjadi tantangan besar. Sebagian besar masyarakat menganggap penggunaan *child restraint* sebagai sesuatu yang tidak praktis dan memakan biaya tambahan. Padahal, laporan dari *WHO* pada tahun 2021 menunjukkan bahwa penggunaan perangkat keselamatan anak dapat mengurangi risiko cedera fatal hingga 70%.³⁵ Angka ini menunjukkan bahwa kesadaran orang tua memiliki peran besar dalam mengurangi angka kecelakaan yang melibatkan anak-anak.

Konsekuensi dari pelanggaran ini sangat nyata. Berdasarkan laporan kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung, sebanyak 28% dari korban kecelakaan anak-anak pada tahun 2022 mengalami cedera serius karena tidak menggunakan perangkat keselamatan. Data ini mengindikasikan bahwa pelanggaran *child restraint* tidak hanya melanggar hukum, tetapi juga menempatkan anak-anak pada risiko yang besar, bahkan dalam perjalanan singkat.

Persepsi masyarakat terhadap *child restraint* sering kali dipengaruhi oleh faktor budaya dan ekonomi. Banyak keluarga menganggap bahwa alat keselamatan ini hanya diperlukan untuk perjalanan jauh atau kendaraan tertentu. Harga perangkat yang relatif mahal juga menjadi hambatan, terutama bagi masyarakat kelas menengah ke bawah. Studi dari *Asia Injury Prevention*

³⁴ Pina Violano et al., "Feasibility of Providing Child Restraint Devices after a Motor Vehicle Crash in a Pediatric Emergency Department," *Traffic Injury Prevention* 19, no. 8 (2018): 844–48, <https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1496243>.

³⁵ Robert T Sataloff et al., "Determinantes Sociais Da Saúde Associados a Acidentes Domésticos Na Infância: Uma Revisão Integrativa.," *Revista Brasileira de Enfermagem* 72, no. 1 (2019): 276–88.

Foundation menunjukkan bahwa 45% orang tua di negara berkembang tidak menggunakan perangkat keselamatan anak karena faktor biaya.³⁶

Hal ini sekaligus dapat membenarkan bahwasanya tingkat edukasi serta kesadaran orang tua dalam upaya menciptakan keamanan bagi anaknya masih kurang. Adapun data jumlah pelanggar yang melanggar pelanggaran berupa *Child Restraint* dalam rentang waktu empat tahun terakhir adalah sebagai berikut

Tabel 1.1³⁷

Data Pelanggar *Child Restraint* di Wilayah Hukum POLRESTABES Bandung.

Tahun	2021	2022	2023	2024
Jumlah Pelanggar	563	783	2150	897

Data yang penulis sajikan di atas, dapat dilihat dari empat tahun ke belakang pelanggaran *Child Restraint* semakin meningkat meskipun pada tahun 2024 jumlahnya tidak sebanyak tahun sebelumnya namun, masih terhitung meningkat dari tahun 2022. Mengapa hal tersebut dapat terjadi? Seperti yang sudah penulis jelaskan sebelumnya bahwa, kurangnya edukasi maupun faktor ekonomi, dapat menurunkan tingkat kesadaran orang tua pada betapa pentingnya penggunaan *Child Restraint* itu sendiri sebagai upaya mengurangi dampak kecelakaan fatal bagi anak.

Keganjilan antara data yang penulis dapatkan dengan aturan yang terdapat pada Undang-Undang Lalu Lintas, memperlihatkan adanya ketidaksesuaian antara data dan aturan yang ada. Nyatanya pada Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan aturan mengenai *Child Restraint System* ini tidak secara eksplisit diatur. Dalam pasal

³⁶ Ronald Ming Ren Tan et al., "Parental Knowledge and Beliefs on the Use of Child Car Restraints in Singapore: A Qualitative Study," *Singapore Medical Journal* 61, no. 2 (2020): 102–7, <https://doi.org/10.11622/smedj.2019023>.

³⁷ Berdasarkan hasil observasi pada hari Senin tanggal 9 Desember 2024, ke Kantor Polrestabes Bandung di jalan Jl. Merdeka No.18-21, Babakan Ciamis, Kec. Sumur Bandung, Kota Bandung, Jawa Barat 40117

ini dinyatakan bahwa penggunaan sabuk pengaman hanya ditujukan kepada orang yang duduk di samping pengemudi, yang mana bila kita lihat isi pasalnya kita dapat menyadari bahwa CRS tidak secara eksplisit dibahas. Bunyi pasalnya dapat kita lihat sebagai berikut:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.”

Pasal tersebut tidak membubuhkan secara jelas terkait *Child Restraint*, data yang penulis dapatkan terkait dengan jumlah pelanggaran *child restraint* tidak secara eksplisit dibahas. Kekosongan hukum ini dapat penulis teliti serta bahas lebih lanjut terkait dengan keabsahan aturan yang berkaitan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada akhirnya penulis berkeinginan untuk melakukan penelitian dengan judul, **Penegakan Hukum *Child Restraint* di Wilayah Hukum Polrestabes Bandung Dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.**

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan penegakan hukum *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polrestabes Bandung?
2. Bagaimana kendala-kendala yang dihadapi terkait penegakan hukum *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polrestabes Bandung?
3. Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan dalam penegakan hukum *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor

22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polrestabes Bandung?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan penegakan hukum *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polrestabes Bandung.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi terkait penegakan hukum *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polrestabes Bandung.
3. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan dalam penegakan hukum *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah hukum Polrestabes Bandung.

D. Manfaat Penelitian

Besar harapan bagi peneliti bila mana penelitian ini membawakan manfaat yang mengedukasi umumnya bagi masyarakat luas maupun pihak-pihak terkait. Manfaat yang penulis jabarkan itu terdapat dua macam, yaitu:

1. Manfaat teoritis
 - a. Secara Umum

Untuk menambah wawasan dan khazanah keilmuan dibidang ilmu hukum pada umumnya, dan hukum pidana pada khususnya, terkait dengan Penegakan Hukum *Child Restraint* di Wilayah Hukum Polrestabes Bandung Dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
2. Manfaat Praktis

Diharapkan penelitian ini memberikan kegunaan secara praktis, yakni :

a. POLRESTABES Bandung

Diharapkan Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi dan rekomendasi bagi POLRESTABES Bandung dalam meningkatkan pengawasan, penegakan hukum, dan edukasi masyarakat terkait pelanggaran *child restraint*. Memberikan data dan analisis yang komprehensif mengenai faktor-faktor yang memengaruhi pelanggaran *child restraint*, sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam merancang kebijakan atau program preventif yang lebih efektif.

b. Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya penggunaan perangkat keselamatan anak di jalan raya untuk mengurangi risiko kecelakaan yang fatal.

E. Kerangka Pemikiran

1. Teori *Utilitarianisme*,

Jeremy Bentham dan John Stuart Mill, menekankan bahwa hukum harus menciptakan manfaat terbesar bagi sebanyak mungkin orang.³⁸ Aturan *child restraint* dibuat untuk memaksimalkan keselamatan pengguna jalan, terutama anak-anak yang rentan terhadap dampak kecelakaan. Dari perspektif ini, pelanggaran aturan *child restraint* merupakan tindakan yang merugikan kepentingan umum karena meningkatkan risiko kecelakaan fatal.

Pelanggaran *child restraint* di kota-kota besar seperti Bandung sering kali dipengaruhi oleh alasan yang sepele, seperti perjalanan yang singkat atau ketidaktahuan akan pentingnya *child restraint system*. Namun, alasan ini tidak dapat dibenarkan karena potensi kerugian yang ditimbulkan jauh lebih besar dibandingkan kenyamanan sementara yang dirasakan oleh pelaku pelanggaran. Sebuah studi dari *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA)

³⁸ Endang Pratiwi, Theo Negoro, and Hassanain Haykal, "Teori Utilitarianisme Jeremy Bentham: Tujuan Hukum Atau Metode Pengujian Produk Hukum?," *Jurnal Konstitusi* 19, no. 2 (2022): 268, <https://doi.org/10.31078/jk1922>.

menunjukkan bahwa anak-anak yang tidak menggunakan *child restraint* memiliki risiko cedera serius lima kali lebih tinggi dibandingkan mereka yang menggunakan perangkat tersebut.

Hal-hal seperti itu seharusnya cukup dapat menyadarkan masyarakat maupun pemerintah selaku pemangku kebijakan, pasalnya apa yang tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak secara jelas menjabarkan terkait dengan aturan yang wajib menggunakan perangkat keselamatan anak. Terlebih lagi aturan yang rancu menjadi salah satu faktor betapa banyaknya ketidaksadaran masyarakat terhadap penggunaan *child restraint* ini. Terlepas dari pelanggaran hukum, seharusnya pemerintah secara aktif melakukan sosialisasi serta koordinasi terhadap pihak terkait dalam mengakomodir payung hukum terhadap *child restraint* itu.

Permasalahan selanjutnya ada ketika Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur keselamatan berlalu lintas, lalu di dalamnya tidak ada aturan spesifik yang secara eksplisit mengatur penggunaan *child restraint system*. Namun, pelanggaran terkait ini tetap dikenakan sanksi karena dianggap melanggar prinsip keselamatan umum yang menjadi dasar aturan tersebut. Lantas hal ini memunculkan kerancuan dalam memahami aturan terkait keselamatan umum ini.

2. Teori Penafsiran Hukum

Teori penafsiran hukum hadir memberikan solusi atas kekosongan atau ketidaksesuaian hukum dengan mengandalkan interpretasi aparat penegak hukum. Menurut Gustav Radbruch, hukum harus ditafsirkan berdasarkan asas keadilan, kegunaan, dan kepastian hukum. Lagi-lagi jika kita mengacu kepada konteks *child restraint*, aparat penegak hukum di Indonesia dapat menafsirkan bahwa ketentuan keselamatan penumpang mencakup kewajiban penggunaan perangkat keselamatan bagi anak-anak. Hal tersebut tentu dapat menjadi pegangan bagi para aparat penegak hukum yang barang tentu sudah mengerti akan aturan serta menggunakan perspektif penafsiran hukum.

Penafsiran hukum yang dilakukan secara sepihak tanpa landasan aturan yang eksplisit sering kali memicu adanya perdebatan antara si pelanggar dengan aparat. Menjadi suatu hal yang wajar jika maksud dari aparat itu baik untuk mengingatkan serta mendisiplinkan masyarakat, namun lagi-lagi hal tersebut bisa jadi bumerang bagi aparat jika tidak ada payung hukum yang jelas mengatur mengenai pelanggaran tersebut. Misalnya, pelanggaran *child restraint* mungkin dianggap bertentangan dengan asas *nullum crimen sine lege* (tidak ada pelanggaran tanpa aturan). Artinya, seseorang tidak dapat dihukum jika tidak ada aturan hukum yang jelas yang mengatur tindakan tersebut. Hal ini mencerminkan perlunya pembaruan regulasi untuk menciptakan dasar hukum yang lebih spesifik dan menghindari potensi penyalahgunaan interpretasi.

Ketidaksesuaian aturan yang tidak secara jelas mengatur *child restraint* namun menghitungnya sebagai pelanggaran mencerminkan masalah serius dalam sistem hukum Indonesia. Pelanggaran hukum yang terjadi dapat dijelaskan dengan teori kontrol, teori hukum alam, teori *utilitarianisme* serta kekosongan hukum yang ada dapat dianalisis melalui *legal gap theory*, *rule of law*, dan teori penafsiran hukum. Solusi jangka panjang mencakup pembaruan regulasi yang spesifik, penegakan hukum yang konsisten, dan edukasi masyarakat. Dengan mengatasi kekosongan ini, Indonesia dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas, khususnya bagi anak-anak sebagai kelompok rentan di jalan raya.

3. Teori *Rule of Law*

Perspektif *Rule of law* menekankan pentingnya aturan yang jelas, tegas, dan dapat dipahami oleh masyarakat. Friedrich Hayek dalam *The Constitution of Liberty* menyatakan bahwa hukum yang tidak jelas atau ambigu akan mengurangi kepastian hukum dan melemahkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum itu sendiri. Dalam kasus *child restraint*, ketidaksesuaian antara aturan yang tidak secara eksplisit mengatur perangkat tersebut tetapi tetap menghitungnya sebagai pelanggaran menciptakan ketidakpastian hukum.

Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memang mengatur bahwa setiap pengendara wajib memastikan keselamatan penumpang. Namun, pasal ini bersifat umum dan tidak secara spesifik menyebutkan kewajiban penggunaan *child restraint*. Akibatnya, masyarakat sering kali bingung apakah perangkat tersebut wajib digunakan atau tidak. Ketidakpastian ini diperburuk oleh kurangnya sosialisasi dari pemerintah terkait pentingnya penggunaan *child restraint*, sehingga banyak orang tua tidak menyadari bahwa pelanggaran ini dapat berimplikasi hukum.

F. Langkah-Langkah Penelitian

Adapun langkah-langkah penelitian yang penulis lakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Metode dan pendekatan penelitian

Metode yang digunakan penulis dalam membahas penelitian ini adalah metode *deskriptif analitis* yaitu suatu penelitian yang memberikan gambaran mengenai fakta-fakta yang ada (empiris) serta analisis yang akurat mengenai peraturan perundang-undangan yang berlaku kemudian dihubungkan dengan teori-teori hukum dan praktik.³⁹ Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan *yuridis empiris* yaitu melakukan penelitian dengan melakukan tinjauan penelitian lapangan untuk mencari keterangan berupa data atau informasi tentang masalah yang diteliti. Sifat dari penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif, di mana penelitian ini menghasilkan data yang bukan berupa angka melainkan berupa kata-kata.

³⁹ Iman jalaludin Rifa'i et al., *Metodologi Penelitian Hukum*, 2023.

2. Sumber dan Jenis Data Penelitian

Dalam rangka memperoleh informasi yang dibutuhkan, penelitian ini menggunakan berbagai sumber data, sebagai berikut:

a. Data Primer

Pengumpulan data yang peneliti lakukan adalah dengan mewawancarai para narasumber yang terdapat di Polrestabes Bandung. Untuk proses wawancara, peneliti mengombinasikan metode wawancara terstruktur dan tidak terstruktur. Kedua pendekatan tersebut kemudian digabungkan menjadi wawancara mendalam yang dirancang untuk mendapatkan informasi yang lebih komprehensif dari narasumber.

b. Data Sekunder

Pada Sumber data sekunder ini, data yang penulis kumpulkan menggunakan cara pengumpulan data yang berasal dari pustaka ilmiah yang berisi mengenai aturan hukum yang digunakan sebagai dasar untuk menganalisis permasalahan. Data tersebut terdiri dari:

- a) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
- b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- c) Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 Tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak

Penelitian yang penulis lakukan ini, akan menggunakan makalah, jurnal, skripsi, maupun literatur lainnya yang penulis dapat gunakan pada penelitian berjudul Analisa Pelanggaran Lalu Lintas berupa *Child Restraint* dihubungkan dengan Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c. Data tersier

Data tersier ialah data yang dapat memberi arahan dan uraian terhadap data primer dan sekunder. Dalam penulisan ini, data hukum tersier yang dipakai meliputi sumber-sumber seperti KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), kamus hukum, jurnal, dan sumber dari internet. Bahan hukum tersier berfungsi sebagai pelengkap atau penunjang yang pada dasarnya mencakup informasi yang membantu menjelaskan bahan hukum primer dan sekunder.

3. Teknik

Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis akan melaksanakan pengumpulan data sebagai penunjang penelitian. Adapun teknik pengumpulan data yang penulis laksanakan adalah sebagai berikut:

a. Studi Kepustakaan

Teknik pengumpulan data yang penulis lakukan dan terapkan dalam penelitian ini mencakup kepada tiga pendekatan, yang pertama melalui studi dokumen, yang mana studi dokumen ini mempergunakan sumber yang berasal dari bacaan terkait, seperti jurnal, tesis, buku, maupun bacaan lain yang terkait dengan judul yang penulis teliti.⁴⁰

b. Studi Penelitian Lapangan

1) Observasi

Lalu selanjutnya observasi, yang cara pengumpulannya adalah dengan melakukan pengamatan langsung terkait dengan objek yang berhubungan langsung dengan apa yang peneliti sedang teliti. Pengumpulan terakhir adalah dengan cara wawancara.

2) Wawancara

Wawancara ini merupakan wawancara yang bersifat bebas terpimpin, yang artinya wawancara ini tidak hanya terpaku

⁴⁰ Natalina Nilamsari, "Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif," *Wacana* 8, no. 2 (2014): 177–1828, <http://fisip.untirta.ac.id/teguh/?p=16/>.

terhadap pertanyaan yang sudah penulis tentukan namun dapat berkembang seiring dengan pembicaraan terhadap narasumber.⁴¹

4. Teknik Analisis

Data

Analisis yang penulis lakukan ini, dilakukan dengan menggunakan metode *kualitatif* yang mana data yang penulis dapatkan diolah dalam bentuk kalimat yang kemudian penulis uraikan menjadi sebuah kesimpulan, yang penulis jelaskan dengan menggunakan metode deduktif yaitu metode yang menjelaskan suatu persoalan dari hal yang bersifat umum ke khusus.⁴² Menurut Moleong, penelitian kualitatif adalah proses penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.⁴³ Adapun langkah-langkah analisis data yang dipakai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Unitisasi

Unitisasi adalah proses mengorganisasikan data dengan membuat kode berdasarkan pertanyaan penelitian, membangun kategori, dan mengidentifikasi satuan analisis. Tujuannya adalah untuk menghaluskan data yang diperoleh sehingga terbentuk kategori-kategori yang memudahkan analisis lebih lanjut.

b. Klasifikasi

Klasifikasi data adalah proses pengelompokan data berdasarkan karakteristik tertentu sehingga memudahkan dalam analisis dan

⁴¹ Sodik and Siyoto, "Dasar Metodologi Penelitian Dr. Sandu Siyoto, SKM, M.Kes M. Ali Sodik, M.A. 1," *Dasar Metodologi Penelitian*, 2015, 83–84.

⁴² Arditya Prayogi, "Pendekatan Kualitatif Dalam Ilmu Sejarah: Sebuah Telaah Konseptual," *Historia Madania: Jurnal Ilmu Sejarah* 5, no. 2 (2021): 240–54, <https://doi.org/10.15575/hm.v5i2.15050>.

⁴³ Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rodakarya, 2016).

pengambilan keputusan. Jenis klasifikasi data dapat dibedakan berdasarkan sumber, sifat, bentuk, dan lainnya.

c. Pengolahan data

Pengolahan data merupakan konversi atau manipulasi data menjadi bentuk yang informatif sehingga dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut.

d. Kesimpulan

Kesimpulan adalah tahap akhir dalam proses penelitian di mana peneliti menarik hasil dari analisis data yang telah dilakukan. Kesimpulan ini merupakan informasi yang terkait dengan objek penelitian dan didasarkan pada data yang telah diolah dan dianalisis sebelumnya.

5. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian sudah dimulai dari bulan Desember 2024 dengan tempat pelaksanaan penelitian di POLRESTABES Bandung yang berada di alamat Jl. Merdeka No.18-21, Babakan Ciamis, Kec. Sumur Bandung, Kota Bandung, Jawa Barat 40117.

G. Penelitian Terdahulu

Nama	Judul	Hasil Penelitian	Perbedaan
Maqomi, Nivina (2024)	Analisa Terhadap Upaya Perlindungan Keselamatan Anak Melalui <i>Child Restraint System</i>	Metode Penelitian menggunakan yuridis normatif, yang menghasilkan bahwa (1) di dalam Undang-Undang Perlindungan Anak belum mengatur mengenai upaya perlindungan	Skripsi yang berjudul “ <i>Analisa Terhadap Upaya Perlindungan Keselamatan Anak Melalui Child Restraint System Dihubungkan Dengan Undang-Undang Perlindungan Anak</i> ” yang ditulis oleh Nivina Maqomi

	Dihubungkan Dengan Undang-Undang Perlindungan Anak	keselamatan anak melalui child restraint system ketika anak menjadi penumpang kendaraan roda empat; dan (2) Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan belum mengatur mengenai keselamatan anak ketika menjadi penumpang kendaraan roda empat.	tahun 2024, memiliki perbedaan dengan apa yang peneliti kaji. Perbedaan itu terletak pada pembahasan <i>Child Restraint</i> yang mana penelitian ini mengkajinya melalui perspektif Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 Tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak yang lebih menitikberatkannya kepada hak-hak yang dimiliki oleh anak. Sedangkan penelitian yang penulis lakukan mengambil perspektif terkait dengan <i>Child Restraint</i> yang dikategorikan sebagai pelanggaran oleh POLRESTABES Bandung melalui Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Salsabila, Aulika (2022)	Identifikasi Potensi Pengelolaan	Penelitian dilakukan melalui kuesioner survei <i>baby shop</i> di	Tugas Akhir yang berjudul " <i>Identifikasi Potensi Pengelolaan Kursi</i>

	Kursi Keselamatan Anak (Kka) Yang Tidak Layak Pakai Di DKI Jakarta	DKI Jakarta yang selanjutnya diolah dalam bentuk data excel yang di dapatkan hasil estimasi penjualan baby shop di DKI Jakarta dan timbunan representatif pada KKA. KKA yang beredar di DKI Jakarta jenis Maxi-CosiCabrioFix tipe Infant Car Seat, jenis Graco Extend2Fit tipeConvertible Seat, dan jenis BEABA tipe Booster Seat dengan campuran bahan Polyester, Polypropylene,Impact Copolymer Polypropylene, Acrylonitrile Butadiene Styrene, dan Expended Polyesterene. Total timbunan pada KKA jenis Maxi-Cosi CabrioFix tipe Infant Car Seat, jenis Graco Extend2Fit tipe Convertible Car Seat, dan jenis BEABA tipe	<i>Keselamatan Anak (KKA) Yang Tidak Layak Pakai Di DKI Jakarta</i>” yang ditulis oleh Aulika Salsabila tahun 2022, memiliki perbedaan penelitian yang terletak pada permasalahan penelitian yang dilakukan dalam penelitian. Permasalahan penelitian yang Aulika teliti lebih berfokus kepada tingkat kelayakan <i>baby car seat</i> yang beredar di <i>baby shop</i> di Jakarta. Sedangkan permasalahan yang penulis selaku peneliti kaji, lebih berfokus kepada data yang peneliti dapatkan dari POLRESTABES Bandung dan mengkaji terkait apakah <i>Child Restraint</i> itu dapat dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.
--	---	--	--

		BoosterCar Seatsebanyak 3880,79 kg/bulan. Sistem pengelolaan KKA yang sudahtidak layak pakai akan bekerja sama dengan stakeholder seperti Jagatera dan DinasLingkungan Hidup dengan melalui sistem drop point, penjemputan, pembongkaran, penyortiran, danpencacahan sehingga dapat berpotensi didaur ulang.	
Renata Fairuz, Muhammad (2024)	Penerapan Sistem E-tilang terhadap Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polrestabes Kota Bandung dihubungkan	Hasil dari penelitian ini menunjukkan, bahwa pelaksanaan penerapan sistem E-tilang terhadap penyelesaian pelanggaran lalu lintas di wilayah Polrestabes Bandung telah dilakukan secara maksimal oleh aparat penegak hukum dengan berpedoman pada hukum acara pidana	Skripsi yang berjudul “<i>Penerapan Sistem E-tilang terhadap Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polrestabes Kota Bandung dihubungkan dengan Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan</i>” yang ditulis oleh Muhammad Renata Fairuz pada tahun

	dengan Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan	dan berpedoman pada Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dengan mengoptimalkan fungsi SDM dan fasilitas dari kepolisian. Adapun kendala yang dihadapi dalam penerapan sistem E-tilang seperti pengguna lalu lintas yang cenderung tidak mentaati aturan lalu lintas, kurangnya sumberdaya manusia dalam penerapannya, kurangnya fasilitas dalam penerapan E-tilang itu sendiri. Upaya yang dilakukan dalam menghadapi kendala tersebut dengan meningkatkan sumber daya serta sarana dan fasilitas penegak hukum, berkolaborasi dengan masyarakat dengan mengadakan sosialisasi akan bahayanya melakukan pelanggaran lalu lintas.	2024, memiliki perbedaan yang membahas terkait dengan proses penerapan sistem e-tilang di Wilayah Hukum POLRESTABES Kota Bandung. Sedangkan apa yang penulis kaji selaku peneliti lebih berfokus kepada kategori pelanggarannya yaitu <i>Child Restraint</i>.
--	--	---	--

