

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Peraturan dan perundang-undangan yang mengatur lalu lintas di Indonesia memiliki cakupan yang luas dan menyentuh seluruh aspek kehidupan sosial masyarakat. Hal ini dikarenakan aktivitas berlalu lintas bukan hanya sekedar kegiatan teknis berkendara, melainkan juga merupakan bagian integral dari interaksi sosial yang terjadi diruang publik. Keberadaan lalu lintas berfungsi sebagai instrument penting untuk menciptakan keteraturan, keselamatan, serta efesiensi dalam mobilitas masyarakat (Sacipto, 2006).

Pemerintah sebagai pemegang otoritas dalam pembentukan kebiakan publik, memiliki peran strategi dalam merumuskan norma dan ketentuan hukum yang menjadi dasar pelaksanaan kehidupann sosial yang tertib, aman, dan berkelanjutan. Dengan demikian, regulasi lalu lintas tidak hanya bertujuan untuk mengatur pengguna jalan, tetapi juga merefleksikan upaya negara dalam membentuk pola kehidupan masyarakat yang beradap dan taat hukum (Yuliananingsih & Fridino, 2019).

Lalu lintas dan transportasi jalan berperan penting akan menyokong pembangunan dengan integrasi negara serta merupakan pembagian upaya peningkatan pengembangan kelompok individu yang diatur dalam UUD NKRI 1945. Tujuan penyelenggaraan angkutan jalan adalah untuk menciptakan lalu lintas yang aman, terpercaya, dan tertib serta efektif, mampu menggabungkan model angkutan lainnya, mencakup semua pelosok wilayah, untuk menopang pemerataan, serta menunjang pembangunan nasional dan biaya yang terjangkau oleh daya belanja kelompok individu (Andi Arfan 2014:2).

Perkembangan zaman yang telah dirasakan oleh sebagian besar penduduk dunia, termasuk masyarakat Indonesia yang mengalami pertumbuhan yang signifikan tidak hanya dalam sektor ekonomi, tetapi juga dalam bidang transportasi dan teknologi. Transportasi pada masa sekarang memegang peranan penting dalam kehidupan masyarakat masa kini, karena transportasi menjadi alat bagi masyarakat untuk mempermudah dan mempercepat mobilitas manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi di darat terbagi kepada dua jenis yaitu, sepeda motor dan mobil yang mana tidak sembarang orang dapat menggunakannya, karena harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang usianya sudah diatur oleh Negara (Lubis & Suparmin, 2025).

Pada dasarnya, banyak sekali masyarakat yang melanggar aturan untuk mengendarai suatu kendaraan seperti sepeda motor yang dikendarai oleh anak-anak dibawah umur yang tidak memiliki SIM, salah satunya di Nagari Parit Kecamatan Kota Balingka Kabupaten Pasaman Barat. Hal ini didasari pada Undang-undang Nomor 20 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tingkat pemahaman yang kurang matang di usia anak dibawah 17 tahun sangat beresiko besar serta mempengaruhi hal kecelakaan pada pengendara sepeda motor dibawah umur. keluarnya sepeda motor jenis matic juga merupakan faktor semakin luasnya cakupan pengguna sepeda motor. banyak pengguna jalan tidak mematuhi peraturan berlalu lintas dengan baik yang mengakibatkan kebiasaan dalam berlalu lintas yang sangat buruk serta memprihatinkan. Jumlah pengendara sepeda motor dibawah umur semakin bertambah banyak, terutama anak berumur dibawah 17 tahun yang belum memiliki surat izin mengemudi (SIM). Mereka beranggapan bahwa mengendarai sepeda motor ke sekolah sangat efisien, tidak terlambat, lebih hemat, serta memudahkan

dalam transportasi. yang dimaksud dengan anak adalah seluruh orang yang berumur dibawah 17 tahun.

Selain itu, perlengkapan mengendarai kendaraan mereka masih banyak yang tidak sesuai dengan standar dan disebabkan rasa ingin tampil berbeda, merasa kurang pandai jika sesuai standar, serta efek pergaulan yang kurang baik (Kartika, 2014). Dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur dalam Pasal 77 ayat (1) yang menyatakan bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Syarat-syarat seseorang dalam mengemudikan kendaraan telah diatur dalam Pasal 81 ayat (2) yang menetapkan bahwa syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut (UU No. 29 Tahun 2009):

- a) Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk SIM A, SIM C, dan SIM D;
- b) Usia 20 (dua puluh) tahun untuk SIM B I; dan
- c) Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk SIM B II (Kadir, 2021).

Adapun uraian kendaraan per golongan SIM di atas adalah :

1. Surat Izin Mengemudi golongan A (SIM A) diberikan kepada pengemudi mobil penumpang ataupun mobil barang baik perseorangan maupun angkutan umum yang memiliki berat total kendaraan kurang dari atau sama dengan 3.500 kilogram, meliputi jenis sedan, hatchback, multi-purpose vehicle (MPV), maupun pickup ringan.
2. Surat Izin Mengemudi golongan C (SIM C) diperuntukkan bagi pengemudi sepeda motor. Sejak terbitnya Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021, golongan ini terpecah menjadi tiga sub-golongan, yaitu: (1) SIM C untuk sepeda motor berkapasitas mesin sampai dengan 250 cc; (2) SIM C1 untuk sepeda motor berkapasitas 250 cc sampai dengan 500 cc; dan (3)

SIM C2 untuk sepeda motor berkapasitas di atas 500 cc, termasuk sepeda motor listrik dengan daya sejenis.

3. Surat Izin Mengemudi golongan D (SIM D) ditujukan bagi pengemudi kendaraan khusus yang dimodifikasi untuk penyandang disabilitas, lazimnya berupa kendaraan roda tiga. Dalam perkembangannya SIM D dibedakan lagi menjadi D1 setara kewenangan mengemudi SIM C dan D2 setara kewenangan mengemudi SIM A.
4. Surat Izin Mengemudi golongan B I (SIM B I) diwajibkan bagi pengemudi kendaraan penumpang maupun barang dengan berat lebih dari 3.500 kilogram, seperti bus sedang, truk engkel, atau minibus travel berpelat kuning.
5. Surat Izin Mengemudi golongan B II (SIM B II) dipersyaratkan bagi pengemudi kendaraan berat yang menarik kereta tempelan atau gandengan, termasuk truk trailer dan alat berat, dengan beban gandengan lebih dari 1.000 kilogram misalnya bus gandeng dan trailer container (Putra, 2023).

Pada Pasal 81 ayat 2 huruf (a) dijelaskan bahwa seorang yang berusia 17 tahun yang sudah memiliki SIM berhak mengemudikan kendaraan bermotor. Namun, pada kenyataannya tidak sedikit pengendara sepeda motor yang ditemui di jalan raya berusia di bawah 17 tahun. Dengan adanya pengendara sepeda motor di bawah umur dapat dipastikan bahwa mereka belum memiliki SIM. Banyak faktor yang menyebabkan fenomena ini muncul, di antaranya kurangnya pengawasan orang tua dan tuntutan sosial. Dari sisi tersebut, anak di bawah umur belum cakap untuk mengemudi kendaraan di jalan karena mereka belum memenuhi persyaratan yang ditetapkan untuk mengemudi secara legal (Anggraeni, 2013).

Dalam praktiknya, pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak di bawah umur masih kerap ditemukan di wilayah nagari Parit kec. Koto

Balingka. Berdasarkan laporan kepolisian setempat, selama periode 2025 tercatat sebanyak 25 kasus pelanggaran berkendara yang melibatkan anak-anak. Bentuk pelanggaran tersebut meliputi mengendarai kendaraan tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM), tidak menggunakan helm standar, serta pelanggaran rambu lalu lintas seperti pemakaian kenalpot borng. Kondisi ini tidak hanya berpotensi membahayakan keselamatan anak sebagai pengendara, tetapi juga mengancam pengguna jalan lainnya. Fakta tersebut menunjukkan bahwa persoalan pelanggaran berkendara oleh anak tidak dapat dipahami semata-mata sebagai pelanggaran hukum, melainkan juga sebagai persoalan sosial yang menuntut pendekatan preventif, edukatif, dan pembinaan yang berkelanjutan.

Fenomena maraknya anak di bawah umur yang mengendarai sepeda motor di nagari Parit Kecamatan Koto Balingka, Kabupaten Pasaman Barat, mencerminkan persoalan rendahnya kesadaran hukum di tingkat masyarakat, khususnya pada orang tua sebagai pihak yang memiliki tanggung jawab utama terhadap keselamatan anak. Meskipun larangan mengendarai kendaraan bermotor bagi anak di bawah umur telah diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan, praktik pemberian izin oleh orang tua tetap berlangsung dengan alasan pragmatis, seperti mempermudah akses anak ke sekolah.

Perspektif teori kesadaran hukum Soerjono Soekanto, kondisi ini menunjukkan bahwa pengetahuan hukum belum sepenuhnya bertransformasi menjadi sikap dan perilaku hukum yang patuh. Hukum dipahami sebatas aturan formal, namun belum diinternalisasi sebagai nilai yang melindungi keselamatan dan ketertiban bersama. Akibatnya, pelanggaran lalu lintas tidak lagi dipandang sebagai tindakan berisiko dan melawan hukum, melainkan sebagai kebiasaan yang dianggap wajar dalam kehidupan sehari-hari, sehingga menegaskan urgensi penelitian

ini untuk mengkaji lebih dalam faktor-faktor kesadaran hukum masyarakat dalam konteks keselamatan anak dan kepatuhan berlalu lintas(S. Soekanto, 2002).

Meskipun Undang-Undang Lalu Lintas telah menetapkan batasan usia untuk memiliki SIM, prinsip perlindungan anak yang termaktub dalam UU Perlindungan Anak (UU No. 35 Tahun 2014) juga harus menjadi pertimbangan utama. Dengan demikian, keputusan orangtua yang memberikan izin kepada anak untuk mengendarai sepeda motor harus dibarengi dengan tanggung jawab dan upaya perlindungan terhadap hak serta keselamatan anak (Habibullah, 2022).

Dalam Fiqh *Siyasah Dusturiyah* tidak secara langsung mengatur persoalan terkait aturan lalu lintas bagi pengemudi kendaraan bermotor apakah harus ditaati atau tidak. Tetapi secara umum, Islam selalu mendahulukan upaya-upaya agar tidak terjadinya kemudharatan di tengah-tengah masyarakat. Agar menghindari kemudharatan untuk kemaslahatan umat (*Istishlah* atau *Mashlahah Mursalah*) seperti terjadinya kecelakaan, pelanggaran ringan, dan lain-lain, maka bagi pengemudi kendaraan bermotor wajib mengikuti aturan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Istishlah* secara umum ialah metode penetapan hukum syara' yang tidak ada nashnya. Sedangkan menurut para ulama ushul, *istishlah* adalah menetapkan hukum suatu peristiwa yang tidak disebutkan dalam nash atau *ijma'* berlandaskan dari pemeliharaan *mashlahah mursalah* yaitu kemaslahatan yang tidak ada dalil secara syara' yang menunjukkan diakuinya atau ditolaknya (Dahlan, 2018).

Dalam Islam juga terdapat perintah agar umat Islam mengikuti dan mentaati ulil amri, dalam hal ini yakni pemerintah Indonesia. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah salah satu bentuk ketaatan umat Islam terhadap pemimpin karena hal itu telah diatur

dalam undang-undang negara Republik Indonesia. Meskipun para ulama meyakini bahwa Al-Quran adalah kitab hukum tertinggi dan termulia, mereka juga menerima bahwa hukum pemerintah juga mempunyai nilai tersendiri (Rahman, 2002).

Wewenang membuat kebijakan- kebijakan sepenuhnya berada pada Pemerintah. Kewenangan penguasa untuk menetapkan sesuatu berdasarkan pertimbangan kemaslahatan dalam pembahasan fiqh disebut dengan *al-siyasah al syar'iyah*. Menurut Abdul Wahhab Khallaf *al-Siyasah Al-Dusturiyah* merupakan wewenang penguasa dalam mengatur kepentingan umum dalam Negara Islam sehingga terjamin kemaslahatan dan terhindar dari segala kemudharatan, dalam batas batas yang ditentukan syara' dan kaidah-kaidah umum yang berlaku (Halim, 2024).

Kepolisian sebagai penegak hukum wajib memberikan pendidikan kepada anak-anak usia sekolah melalui program-program yang dilaksanakan ke sekolah-sekolah. Program program ini berupa pengenalan rambu-rambu lalu lintas, pendidikan tertib lalu lintas, sampai himbauan untuk tidak mengendarai kendaraan bermotor sebelum mencapai umur yang ditetapkan oleh aturan yang berlaku dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis tertarik untuk mengkaji lebih lebih lanjut dan menuliskan dalam sebuah karya ilmiah berupa skripsi yang berjudul "IMPLEMENTASI UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN PASAL 81 DI NAGARI PARIT KEC. KOTO BALINGKA PASAMAN BARAT PESPEKTIF SIYASAH DUSTURIYAH".

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka yang menjadi rumusan masalah ialah, bagaimana pelaksanaan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 81 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Nagari Parit Kec. Koto Balingka Kab.Pasaman Barat Perspektif *Siyasah Dusturiyah* ?

## 1.3. Pertanyaan Penelitian

1.3.1. Bagaimana pelaksanaan UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 di Nagari Parit Kec. Koto Balingka Pasaman Barat ?

1.3.2 Apa saja yang menjadi penghambat penerapan UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 di Nagari Kec. Koto Balingka Pasaman Barat ?

1.3.3. Bagaimana tinjauan *Siyasah Dusturiyah* terhadap Pelaksanaan Pasal 81 UU No. 22 Tahun 2009 ?

## 1.4. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1.4.1. Untuk menganalisis pelaksanaan UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 di Nagari Parit Kec. Koto Balingka Pasaman Barat.

1.4.2 Untuk mengetahui penghambat penerapan UU NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 di Nagari Parit Kec. Koto Balingka Pasaman Barat

1.4.3. Untuk menganalisis tinjauan *Siyasah Dusturiyah* terhadap Pelaksanaan Pasal 81 UU No. 22 Tahun 2009.

## 1.5. Signifikansi Penelitian

Penelitian ini penting dalam mengevaluasi pelaksanaan peraturan mengenai syarat usia minimal untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009. Penelitian ini juga dapat membantu pemerintah dalam menyusun strategi yang lebih efektif untuk meningkatkan pengawasan, edukasi, dan penegakan hukum di bidang lalu

lintas agar sesuai dengan prinsip keadilan dan kemaslahatan publik sebagaimana ditekankan dalam perspektif Siyasah Dusturiyah. Sementara itu, bagi masyarakat, penelitian ini bermanfaat sebagai sumber informasi dan edukasi hukum, sehingga dapat menumbuhkan kesadaran akan pentingnya mematuhi batas usia dalam mengurus SIM demi keselamatan bersama. Selain itu, penelitian ini juga mendorong masyarakat untuk lebih aktif dalam mendukung kebijakan pemerintah yang bertujuan menciptakan ketertiban dan keamanan berlalu lintas di lingkungan mereka.

#### 1.6. Studi Literatur

*Pertama*, skripsi oleh Ahmad Dhani firdaus, NIM 205102030020 universitas Islam negeri kyai haji Ahmad sidik jamber dengan judul implementasi undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pengendara sepeda motor yang tidak memiliki surat izin mengemudi di Kabupaten Jember. Penelitian yang dilakukan oleh Firdaus menyatakan bahwa Kabupaten Jember menerapkan aturan yang sudah sesuai dengan pusat yaitu undangundang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan khususnya pada pasal 77 ayat 1 yang menyatakan bahwa setiap pengemudi kendar motor wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudi kemudian pelaksanaan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pengendara sepeda motor yang tidak memiliki SIM di Kabupaten Jember adalah banyak pengendara motor yang kurang sadar diri terhadap aturan kepemilikan SIM persamaan penelitian ini dengan penelitian penulis ialah sama-sama membahas mengenai undang-undang nomor 22 tahun 2009. Perbedaannya terletak pada peneliti menggunakan perspektif siyasah dusturiyah.

*Kedua*, penelitian dilakukan oleh Himawan Prasatyo Putra, Nim 8111411225, dari Universitas Negeri Semarang tahun 2018, yang berjudul *Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pengendara yang Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) di Kota Semarang”*. Penelitian ini menilai implementasi UU No. 22 Tahun 2009 terkait pengendara yang tidak memiliki SIM di Kota Semarang. Hasilnya menunjukkan bahwa implementasi belum optimal karena kurangnya kesadaran hukum masyarakat dan penegakan hukum yang lemah. Persamaan penelitali ini ialah Keduanya membahas implementasi UU No. 22 Tahun 2009 terkait SIM, Fokus pada aspek administratif SIM. Perbedaan penelitian ini ialah peneliti menggunakan perspektif siyasah dusturiyah.

*Ketiga*, penelitian yang dilakukan oleh Moh. Risal Tauda dari Universitas Khairun 2022 yang berjudul *“Efektivitas Penegakan Hukum Pasal 281 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi di Polres Kabupaten Kepulauan Sula”*. Penelitian ini menilai efektivitas penegakan hukum terkait pengendara yang tidak memiliki SIM di Polres Kabupaten Kepulauan Sula. Hasilnya menunjukkan bahwa efektivitas penegakan hukum dipengaruhi oleh faktor budaya dan kesadaran hukum masyarakat. Keduanya membahas implementasi UU No. 22 Tahun 2009 terkait SIM.

*Keempat*, penelitian yang dilakukan Doni Ramadan Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau 2024. *“Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik di Kabupaten Indragiri Hilir”*. Penelitian ini menilai implementasi PM 45/2020 terkait sepeda listrik di Kabupaten Indragiri Hilir. Hasilnya menunjukkan bahwa

implementasi belum optimal karena kurangnya regulasi lanjutan dan fasilitas penunjang.

### **1.7. Kerangka Teori**

#### **1.7.1 Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 81**

Implementasi merupakan suatu tindakan atau upaya untuk melaksanakan penegakan aturan agar sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pada pasal 81 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 yaitu Pasal 81 yang mengatur bahwa untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM), seseorang harus memenuhi beberapa persyaratan yang mencakup usia, administratif, kesehatan, dan kelulusan dalam ujian. Tujuan dari pengaturan ini adalah untuk memastikan bahwa setiap pengemudi di jalan raya memiliki kemampuan, kelayakan, dan tanggung jawab yang cukup dalam mengendarai kendaraan bermotor (Hutabarat, 2020).

Setiap jenis SIM memiliki batas usia minimal yang berbeda, yang disesuaikan dengan tingkat risiko dan tanggung jawab dari kendaraan yang dikemudikan. Misalnya, untuk SIM A yang digunakan untuk mengemudikan mobil penumpang pribadi dan SIM C yang diperuntukkan bagi pengendara sepeda motor, batas usia minimal adalah 17 tahun. Hal ini dianggap sebagai usia yang cukup matang untuk memahami peraturan lalu lintas dan mengemudi dengan tanggung jawab. Sementara itu, SIM B1 dan B2, yang diperuntukkan bagi kendaraan yang lebih besar seperti kendaraan angkutan barang dan kendaraan berat, mensyaratkan usia yang lebih tinggi, yaitu minimal 20 tahun untuk SIM B1 dan minimal 21 tahun untuk SIM B2. Ketentuan ini ditetapkan karena kendaraan jenis ini membutuhkan keterampilan dan tanggung jawab yang lebih tinggi dalam pengoperasiannya.

### 1.7.2 Siyasah Dusturiyah

Siyasah dusturiyyah merupakan salah satu bagian dari kajian fikih siyasah yang secara khusus membahas aspek-aspek ketatanegaraan, terutama yang berkaitan dengan perundangundangan dalam suatu negara. Kajian ini tidak hanya membahas struktur dan mekanisme pembentukan hukum, tetapi juga menelaah konsep negara hukum dalam perspektif Islam. Di dalamnya tercakup pula analisis mengenai hubungan timbal balik antara pemerintah dan warga negara, serta penegasan terhadap kewajiban negara dalam menjamin dan melindungi hak-hak asasi warga negara sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan dan syariah (Muhammad Iqbal:2017).

Secara etimologis, istilah *siyasah dusturiyyah* terdiri dari dua unsur kata, yaitu *siyasah* dan *dusuriyyah*. Kata *siyāsah* secara terminologis merujuk pada aktivitas pengelolaan pemerintahan, termasuk di dalamnya pengambilan keputusan, perumusan kebijakan, pengaturan urusan publik, serta fungsi pengawasan. Sementara itu, *dusturiyyah* berasal dari kata *dustur* yang berarti konstitusi, undang-undang, atau peraturan dasar yang menjadi landasan penyelenggaraan negara.

Dengan demikian, *siyasah dusturiyyah* secara umum dapat dipahami sebagai cabang dari ilmu siyasah yang mengkaji prinsip-prinsip dasar konstitusional dalam sistem pemerintahan. Kajian ini meliputi pembahasan mengenai bentuk dan struktur pemerintahan, batasan-batasan kekuasaan, mekanisme pemilihan kepala negara, serta norma-norma yang mengatur hak-hak fundamental individu dan masyarakat. Selain itu, *siyasah dusturiyyah* juga mencakup pembahasan mengenai hubungan timbal balik antara penguasa dan rakyat dalam kerangka hukum yang adil dan berkeadaban (Kus Fiani, 2014:24).

*Siyasah Dusturiyyah* merupakan salah satu cabang dari *siyasah dusturiyyah* (politik dalam perspektif syariat Islam) yang secara khusus mengkaji sistem pemerintahan dan ketatanegaraan menurut prinsip-prinsip Islam. Secara terminologis, *siyasah* merujuk pada pengelolaan dan pengaturan urusan masyarakat oleh negara, sedangkan *dusturiyyah* berasal dari kata *dustur*, yang berarti konstitusi atau Undang-Undang Dasar. Oleh karena itu, *siyasah dusturiyyah* mengacu pada kerangka politik Islam yang berkaitan dengan pembentukan konstitusi serta struktur pemerintahan yang sesuai dengan ajaran Islam (Syarifuddin, 2007: 14). Konsep ini meliputi berbagai aspek penting, seperti bentuk pemerintahan, dasar legitimasi kekuasaan, hubungan antara penguasa dan masyarakat, serta prinsip-prinsip fundamental yang mengatur kehidupan bernegara dalam tatanan Islam.

Abdul Wahhab Khallaf menjelaskan bahwa prinsip-prinsip yang ditetapkan oleh Islam dalam penyusunan Undang-Undang Dasar bertumpu pada perlindungan terhadap hak-hak asasi setiap individu dalam masyarakat. Prinsip ini menegaskan pentingnya persamaan kedudukan seluruh warga negara di hadapan hukum, tanpa adanya diskriminasi berdasarkan status sosial, tingkat kekayaan, latar belakang pendidikan, maupun keyakinan agama.

### **1.7.3 Teori Kesadaran Hukum Soerjono Soekanto**

Teori kesadaran hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto merupakan salah satu kontribusi penting dalam perkembangan sosiologi hukum di Indonesia. Kesadaran hukum dipahami sebagai nilai-nilai yang hidup dalam diri manusia mengenai hukum yang berlaku maupun hukum yang diharapkan berlaku dalam masyarakat (Soekanto, 2008). Dengan demikian, kesadaran hukum tidak hanya diposisikan sebagai pengetahuan normatif terhadap aturan tertulis, melainkan sebagai dimensi internal yang membentuk orientasi dan perilaku hukum individu.

Dalam kerangka teoritisnya, Soerjono Soekanto menguraikan empat indikator kesadaran hukum, yaitu pengetahuan hukum,

pemahaman hukum, sikap hukum, dan pola perilaku hukum (Soekanto, 2008). Keempat indikator ini menunjukkan bahwa kesadaran hukum memiliki struktur bertahap yang bergerak dari dimensi kognitif menuju dimensi afektif dan konatif.

#### 1. Pengetahuan Hukum sebagai Basis Kognitif

Pengetahuan hukum merupakan tingkat paling awal dari kesadaran hukum. Pada tahap ini, individu mengetahui bahwa suatu perilaku diatur oleh norma hukum tertentu (Soekanto, 2008). Pengetahuan hukum bersifat informatif dan menjadi prasyarat awal terciptanya kepatuhan. Tanpa pengetahuan tentang adanya aturan, mustahil seseorang dapat diminta untuk menaati hukum tersebut.

Namun secara kritis, pengetahuan hukum bersifat minimalis dan tidak otomatis melahirkan kepatuhan. Banyak fenomena sosial menunjukkan bahwa masyarakat mengetahui adanya aturan, tetapi tetap melakukan pelanggaran. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan hukum hanya menyentuh aspek permukaan dari kesadaran hukum. Dalam perspektif sosiologi hukum, kondisi ini memperlihatkan adanya jarak antara "*law in books*" dan "*law in action*" (Soekanto, 2008).

Dengan demikian, pengetahuan hukum harus dipandang sebagai fondasi awal yang belum cukup untuk menjamin efektivitas hukum.

#### 2. Pemahaman Hukum dan Rasionalitas Norma

Tahap kedua adalah pemahaman hukum, yaitu tingkat di mana individu tidak hanya mengetahui keberadaan aturan, tetapi juga memahami isi, tujuan, dan rasionalitas pembentukannya (Soekanto, 2008). Pemahaman hukum memperkuat legitimasi norma karena individu dapat melihat relevansi aturan dengan kepentingan sosial yang lebih luas.

Secara teoretis, pemahaman hukum berkaitan erat dengan konsep legitimasi hukum. Apabila masyarakat memahami bahwa suatu aturan dibentuk demi ketertiban, keadilan, atau kemaslahatan bersama, maka potensi internalisasi nilai hukum menjadi lebih besar. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa kepatuhan hukum lebih efektif apabila bersumber dari kesadaran normatif daripada sekadar ancaman sanksi (Ali, 2009).

Namun demikian, pemahaman hukum pun belum tentu menghasilkan kepatuhan apabila terdapat ketidakpercayaan

terhadap institusi penegak hukum. Dengan kata lain, dimensi kognitif tetap memerlukan dukungan faktor struktural agar dapat bertransformasi menjadi kepatuhan substantif.

### 3. Sikap Hukum sebagai Dimensi Afektif

Sikap hukum merupakan penilaian atau kecenderungan individu terhadap hukum. Pada tahap ini, hukum tidak lagi dipahami sebagai teks normatif semata, tetapi sebagai nilai yang dinilai adil atau tidak adil (Soekanto, 2008). Sikap hukum sangat dipengaruhi oleh pengalaman masyarakat terhadap praktik penegakan hukum.

Apabila hukum ditegakkan secara diskriminatif atau inkonsisten, maka sikap masyarakat terhadap hukum cenderung negatif, meskipun mereka mengetahui dan memahami aturan tersebut. Di sinilah teori kesadaran hukum bersinggungan dengan teori keadilan prosedural yang menekankan pentingnya persepsi keadilan dalam membangun kepatuhan (Tyler T. R., 2007).

Dengan demikian, sikap hukum menjadi indikator penting dalam menjelaskan mengapa hukum sering kali tidak efektif, meskipun secara normatif telah dirumuskan dengan baik.

### 4. Pola Perilaku Hukum sebagai Manifestasi Konkret

Indikator terakhir adalah pola perilaku hukum, yaitu perilaku nyata individu dalam menaati atau melanggar hukum. Tahap ini merupakan puncak dari kesadaran hukum karena mencerminkan integrasi antara pengetahuan, pemahaman, dan sikap.

Namun, secara analitis perlu dibedakan antara perilaku patuh yang lahir dari kesadaran internal dan perilaku patuh yang lahir dari tekanan eksternal. Kepatuhan yang didasarkan pada rasa takut terhadap sanksi bersifat sementara dan instrumental, sedangkan kepatuhan yang didasarkan pada internalisasi nilai hukum bersifat lebih stabil dan berkelanjutan (Ali, 2009). Oleh karena itu, pola perilaku hukum tidak selalu identik dengan kesadaran hukum yang matang. Penelitian empiris perlu mengidentifikasi motif di balik perilaku tersebut untuk memastikan apakah kepatuhan bersifat substantif atau sekadar formal.

### 5. Relevansi dengan penelitian

Teori kesadaran hukum Soerjono Soekanto memiliki keunggulan karena menyediakan indikator yang operasional dan dapat diukur dalam penelitian empiris. Kerangka ini memungkinkan

peneliti menilai posisi kesadaran hukum masyarakat secara sistematis dan bertahap.

Namun, secara kritis dapat dikemukakan bahwa teori ini lebih menekankan dimensi individual dan belum sepenuhnya mengintegrasikan faktor struktural seperti ketimpangan sosial, budaya politik, atau krisis legitimasi institusi hukum. Oleh karena itu, dalam penelitian kontemporer, teori ini sebaiknya dikombinasikan dengan teori efektivitas hukum atau teori legitimasi agar analisis menjadi lebih komprehensif.

Dengan demikian, teori kesadaran hukum tidak hanya berfungsi sebagai konsep deskriptif, tetapi sebagai perangkat analitis untuk menjelaskan relasi antara norma hukum dan realitas sosial dalam masyarakat.

## **1.8. Metode Penelitian**

### **1.8.1 Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif. (Sukmadinata 2017,72) menjelaskan bahwa penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia yang bisa mencakup aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya. Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data-data informasi yang ada dilapangan secara langsung.

### **1.8.2 Lokasi Penelitian**

Peneliti mengambil Nagari Parit Kecamatan koto Balingka sebagai lokasi penelitian, penetapan nagari parit tersebut sebagai lokasi penelitian karena nagari parit merupakan nagari yang dilalui oleh jalan nasional yaitu lintas utara, sementara nagari lain di kecamatan koto Balingka berposisi jauh dari jalan nasional tersebut.

Selain itu pengawasan terhadap nagari parit masih relatif kurang masif, dikarenakan memang jarak dari Polres yang cukup jauh dan personil aparat kepolisian ditingkat polsek yang masih kurang.

### 1.8.3 Sumber Data

#### 1. Data Primer

Data primer adalah informasi yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya (Rahmadi 2011). Data melalui wawancara langsung terhadap pengguna sepeda motor Nagari Parit Kec. Koto Balingka Kab. Pasaman Barat. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan beberapa kalangan yang menjadi informan kunci penelitian yaitu:

- a. Kasat Lantas Polres Pasaman Barat Ibuk AKP Nanin Aprilia Fitriani, S. Tr.K., S.Ik., M.H, M.Sc (Eng).
- b. Kanit Lantas Polsek Kecamatan Koto Balingka Bapak Aiptu A. Yani, S.Ik
- c. Wali Nagari Parit Kecamatan Koto Balingka Bapak Hermansyah
- d. Kepala Jorong Parit Nagari Parit Bapak Bakriman
- e. Pedagang/ Masyarakat Jorong Parit Nagari Parit Kecamatan Koti Balingka Bapak Marsono
- f. Tokoh Agama/ Da'i Nagari Parit Ustadz Suhdi Hasibuan
- g. Siswa SMPN 1 Koto Balingka Asadi

#### 2. Data Sekunder

Sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua. Seperti data yang diperoleh dari buku, penelitian terdahulu, peraturan perundang-undangan, jurnal, yang dapat dijadikan referensi dan penguat terkait penelitian yang sedang dilakukan.

#### 3. Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ialah wawancara dan dokumentasi untuk memperoleh data yang diperlukan.

##### 1) Observasi

Observasi dalam penelitian ini digunakan sebagai teknik pengumpulan data untuk memperoleh gambaran faktual mengenai penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 di Nagari Parit Kecamatan Koto Balingka. Teknik ini dipilih untuk melihat secara langsung perilaku masyarakat dalam berlalu lintas, tingkat kepatuhan terhadap ketentuan hukum, serta kondisi faktual sarana dan prasarana yang mendukung pelaksanaan peraturan tersebut.

## 2) Wawancara

Wawancara adalah pertemuan antara dua individu yang bertukar informasi dan ide melalui proses tanya jawab. Peneliti melakukan wawancara langsung ke polsek tentang pengguna sepeda motor di Nagari Parit Kec. Koto Balingka Pasaman Barat.

## 3) Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berupa bentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang.

## 4. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses sistematis untuk mencari dan menyusun data yang dikumpulkan dari observasi, wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi. Langkah-langkahnya mencakup pengorganisasian data ke dalam kategori, penjabaran menjadi unit-unit, sintesis, pembentukan pola, pemilihan informasi penting, penentuan materi yang akan dipelajari, dan penyimpulan hasil agar mudah dipahami oleh peneliti maupun orang lain.