

**KAJIAN YURIDIS TERHADAP KETENTUAN WAJIB HELM BAGI
PENGENDARA SEPEDA MOTOR BERDASARKAN UNDANG-UNDANG RI
NO. 22 TAHUN 2009**

TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Oleh:

Ni Made Rai Sukardi, SH, MH

**Program Studi, Fakultas Hukum Universitas Mahendradatta
Jl. Ken Arok No. 12 , Peguyangan Denpasar Utara, Bali 80115.
(raisukardi@gmail.com)**

ABSTRAK. Penelitian ini berjudul, “Kajian Yuridis Terhadap Ketentuan Wajib Helm Bagi Pengendara Sepeda Motor Berdasarkan Undang-Undang Ri No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”. Permasalahan yang dibahas dalam Penelitian ini adalah Pengaturan dan Kriteria penggunaan wajib Helm bagi pengendara sepeda motor menurut Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dan kendala pengguna wajib helm bagi pengendara sepeda motor yang di kecualikan. Metode penulisan yang digunakan dalam Penelitian ini adalah penelitian Normatif. Salah satu perubahan ketentuan yang mendasar dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas adalah diwajibkannya setiap pengendara sepeda motor untuk mengenakan helm berstandar nasional Indonesia (SNI). Dari hasil kajian yang dilakukan penulis tentang kewajiban pengendara sepeda motor untuk wajib menggunakan helm sebagaimana di atur dalam pasal 106 ayat 8 Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak berjalan efektif dimana seharusnya mewajibkan bagi semua pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm. Namun memang berbeda untuk Provinsi Bali karena adanya Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali Nomor 217 Tahun 1986 Tentang Wajib Pemakaian Topi Pengaman (Helm) Bagi Pengemudi Sepeda Motor dan orang yang duduk di belakangnya atau dibonceng di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali memberikan toleransi kepada pengendara sepeda motor yang menggunakan pakaian adat Bali.

Kata Kunci : Ketentuan wajib helm, Pengendara Sepeda Motor,

ABSTRACT. *This research is entitled, "Juridical Study of Mandatory Helmet Provisions for Motorcycle Riders Under Ri No. Law. 22 of 2009 Regarding Road Traffic and Transportation. "Problems discussed in this study are the Regulations and Criteria for the mandatory use of Helmets for motorcyclists according to Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and the constraints of mandatory helmet users for cyclists excluded motorcycles. The writing method used in this study is Normative research. One of the fundamental changes in provisions in Law No. 22 of 2009 concerning Traffic is obligatory for every motorcycle rider to wear a helmet with an Indonesian national standard (SNI). From the results of a study conducted by the author about the obligation of motorcyclists to be obliged to use helmets as regulated in article 106 paragraph 8 of Act No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation which is not effective where it should require all motorcyclists to use helmets . But it is indeed different for the Province of Bali because of the Governor's Decree of the Head of the Bali Region Number 217 of 1986 concerning the Requirement of the Use of a Helmet for Motorbike Drivers and the person sitting behind him or on a bicycle in the Bali Province I tolerate drivers motorbikes that use traditional Balinese clothing.*

Keywords: *Mandatory provisions for helmets, Motorcycle Riders.*

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dari berbagai macam lembaga Negara yang diberi wewenang oleh Undang-Undang untuk menegakkan hukum di Indonesia, salah satu di antaranya adalah lembaga Kepolisian yang fungsi dan peranannya adalah menyelenggarakan ketertiban pada masyarakat dengan mengatur perilaku yang dibolehkan atau dilarang, dan mengatur tertib penguasa untuk menegakkan hukum untuk tidak menggunakan kekuasaan sewenang-wenang. Selain itu, lembaga ini mempunyai tugas-tugas tertentu yang telah digariskan oleh peraturan perundang-undangan sebagai lembaga pengayom, pelayan masyarakat dan mempunyai kewajiban untuk memelihara keamanan dan ketertiban, serta memberikan perlindungan kepada masyarakat hal ini sesuai dengan amanat yang tercantum dalam UUD 1945 pada pasal 30 ayat 4 menyatakan “.POLRI sebagai alat negara yang menjaga kamtibmas bertugas melindungi,

mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.

Transportasi adalah pergerakan manusia, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, murah dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia.³¹ Timbulnya transportasi berdasarkan pada kebutuhan manusia akan barang, jasa dan informasi dalam kehidupannya sedangkan barang, jasa dan informasi tersebut tidak berada dalam satu kesatuan dengan tempat tinggalnya. Kecelakaan lalu lintas di Bali Sejak Januari hingga Oktober 2017 atau kurun waktu 10 bulan, ada 422 korban jiwa laka lantas, sedangkan ada 186 korban luka berat. Pengendara berusia 15 hingga 32 tahun sering menjadi korban baik itu luka ataupun meninggal dunia. Rata-rata 600 korban jiwa melayang sia-sia di jalan setiap tahunnya, 65 persen di antaranya merupakan pengendara motor yang masih berusia produktif atau anak muda.³²

³¹ Arif Budiarto dan Mahmudah, Rekayasa Lalu Lintas, (Surakarta : UNS Press, 2007), hal.1

³²

<http://bali.tribunnews.com/2017/11/19/mi>

ris-lakalantas-di-bali-tercatat-1-orang-eninggal-tiap-hari-10-bulan-terakhir-capai-422-korban.Jumat, 07 Agustus 2018

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh pada masalah lalu lintas secara umum. Sebagian besar pengguna jalan raya di kota-kota di Indonesia adalah pengendara motor, sehingga pengendara motor adalah subjek hukum yang paling berpotensi mengalami kecelakaan lalu lintas. Dengan kepadatan penduduk yang meningkat, menyebabkan banyak penduduk yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi untuk melakukan aktivitasnya sehari-hari. Banyaknya manfaat yang didapat dari penggunaan kendaraan bermotor inilah yang membuat semua orang mulai menggunakan untuk memudahkan melakukan aktivitas sehari-hari. Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia yang semakin meningkat tiap tahunnya. Hal ini dikarenakan pengguna motor tidak hanya orang dewasa dan tidak hanya untuk bekerja, namun mulai dari anak-anak hingga orang tua juga lebih memilih menggunakan kendaraan roda dua ini, baik untuk bersekolah, mengantar sanak saudara, bepergian atau hanya untuk bersantai menghabiskan waktu luang. Hal ini tentunya memicu munculnya berbagai akibat, mulai dari akibat yang baik maupun yang buruk.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Selanjutnya di dalam Pasal 3 dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan

3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.³³

Dalam pasal 4 disebutkan bahwa Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

1. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;

2. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan

3. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas,

4. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.³⁴

Undang-undang Nomor 22

Tahun 2009 secara eksplisit melakukan pengaturan mengenai tata cara berkendara di jalan yang salah satu tujuannya adalah menjamin keselamatan pengguna jalan, yang sebagian besar adalah pengendara sepeda motor. Khusus dalam pasal 291 ayat (1), Undang-undang ini mengatur mengenai kewajiban pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm berstandar nasional Indonesia sebagai salah satu alat pengaman dalam mengendarai sepeda motor. Pasal 291 ayat (1) menyebutkan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,-(dua ratus lima puluh ribu rupiah)”³⁵

Dalam Pasal 106 ayat (8) disebutkan bahwa :

“Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor

³³ Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid

dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia".³⁶

Dari rumusan kedua pasal tersebut terlihat jelas bahwa kewajiban untuk mengenakan helm Standar Nasional Indonesia berlaku untuk setiap orang yang mengendarai sepeda motor di wilayah Indonesia, tanpa terkecuali. Kepolisian Republik Indonesia merupakan salah satu instansi yang memiliki wewenang dalam menegakkan aturan-aturan yang ada dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Di dalam Undang-undang tersebut segala bentuk pelanggaran memiliki sanksi pidana. Namun dalam kenyataannya, tidak semua aturan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 diterapkan sebagaimana mestinya, karena secara sosiologi, aturan tersebut bukan saja tidak sesuai dengan tujuan hukum namun juga dapat menimbulkan suatu akibat negatif bagi masyarakat yang pada akhirnya dapat mempengaruhi ketertiban masyarakat

setempat seperti contoh masyarakat yang hendak melaksanakan ibadah dengan menggunakan pakean ibadah seperti udeng di Bali, blangkon di Jogja maupun kondé bagi para wanita yang hendak ibadah yang tidak memungkinkan untuk menggunakan Helm pada saat berkendaraan motor. Dalam menanggapi adanya suatu pelanggaran hukum dalam lalu lintas, seorang polisi lalu lintas dimungkinkan untuk memahami hakikat dari penegakan hukum, dan menganalisa dengan cepat berdasarkan penilaian sendiri sehingga dimungkinkan juga polisi lalu lintas tersebut dapat melakukan tindakan lian demi kepentingan umum.³⁷

Fenomena adanya pelanggaran lalu lintas khususnya berkaitan dengan Pasal 291 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terjadi di Bali merupakan salah satu Provinsi yang masih sangat mempertahankan adat budayanya. Dalam kehidupan sehari-hari dapat dilihat bahwa adat budaya tersebut masih sangat kental dijalani oleh masyarakat Bali tersebut semisal masih banyak awig-awig dan aturan adat yang

³⁶ Ibid

³⁷ M. Faal, Penyaringan Perkara Pidana Oleh Kepolisian (Diskresi Kepolisian),

(Jakarta : PT. Pradnya Paramita,1991), hal. 15.

hidup di tengah-tengah masyarakat Bali. Salah satu adat atau kebiasaan yang dilakukan oleh masyarakat Bali adalah mengenai penggunaan baju adat Bali.

Jika kita melihat dari masyarakat Bali secara umum yang sebenarnya sudah menjadi masyarakat modern, penggunaan baju adat tersebut juga merupakan busana yang sering digunakan untuk kegiatan sehari-hari khususnya acara keagamaan maupun adat. Akan tetapi, jika kita melihat lebih dalam lagi ke dalam masyarakat Bali yang berhubungan dengan Agama Hindu maupun adat Istiadat Bali, pemakaian busana adat Bali merupakan suatu kebiasaan yang dilakukan sehari-hari. Dilihat dari segi pragmatisnya, maka pakean adat daerah Bali dapat diklasifikasikan ke dalam dua jenis, yaitu busana untuk upacara adat dan busana untuk upacara agama. Pada hakekatnya masalah adat dan agama di Bali merupakan dua hal yang sulit untuk dipisahkan.³⁸ begitupun Masyarakat di Bali yang masih memegang erat adat istiadat Bali dan merupakan salah satu wilayah di Bali yang masih terdapat Pura terbesar di Bali yang sering di kunjungi

setiap ada upacara keagaamaan maupun adat, dimana sebagian dari masyarakat Bali tersebut tidak berdomisili di dekat Pura Semisal Pura Ulun Danu Batur yang terletak di pegunungan Kintamani melainkan berdomisili di luar Wilayah Pura, sehingga untuk melaksanakan persembahyang sebagai umat Hindu, para masyarakat Bali yang berada di luar lingkungan Pura memerlukan suatu sarana transportasi.

Penggunaan helm merupakan kelengkapan berkendara yang wajib bagi pengendara sepeda motor di jalan. Hal tersebut telah diatur dalam pasal 106 ayat 8 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun suatu hal yang berbeda jika kita melihat beberapa pengendara sepeda motor khususnya pengendara yang menggunakan pakaian adat Bali maupun pakean adat yang ada di Jogjakarta. Masyarakat di Bali yang memakai pakaian adat Bali dan masyarakat khususnya para Abdi Dalem keratin yang kesehariannya menggunakan Blangkon sangat jarang kita lihat menggunakan helm. Pemandangan seperti ini sangat sering kita jumpai di

³⁸A.A Ayu Ketut Agung, Busana Adat Bali, (Denpasar : Pustaka Bali Post, 2004), hal. 8

Bali maupun di Jogjakarta pada Abdi Dalem keratin jogja, baik itu anak muda maupun orang tua mengendarai sepeda motor saat menggunakan pakaian adat. Bali tidak menggunakan helm. Biasanya penggunaan pakaian adat di Bali ini karena ada upacara adat atau upacara keagamaan yang memang mewajibkan mereka untuk menggunakan pakaian adat mereka.

Namun yang terjadi, khususnya di wilayah Bali, seringkali terlihat seseorang yang memakai busana adat Bali termasuk Udeng dan sanggul yang dikenakan di kepala, dapat mengendarai sepeda motor di jalan raya tanpa mengenakan helm sebagai salah satu alat pengaman dalam mengendarai sepeda motor. Fenomena tersebut tidaklah lepas dari penglihatan dan pengamatan pihak kepolisian setempat. Jika melihat dari angka kecelakaan yang semakin tinggi dan hampir sangat sulit untuk dikurangi, tentu membuat banyak pihak yang mulai melakukan penelitian kenapa dan bagaimana seorang pengendara bisa mengalami sebuah kecelakaan yang bisa mengakibatkan korban meninggal dunia. Penelitian ini tentunya diharapkan dapat

memunculkan sebuah ide atau cara yang tepat untuk bisa mengurangi angka kecelakaan di jalan, atau meminimalisir korban meninggal.

Setelah dilakukan beberapa penelitian, diketahui bahwa kecelakaan terjadi karena kesalahan pengguna motor itu sendiri (Human Error) yang kurang berkonsentrasi dalam mengendarai serta kurang mematuhi rambu-rambu lalu-lintas yang ada di jalan.³⁹ Sementara untuk korban yang meninggal, ini dikarenakan korban kurang memperhatikan keselamatan bagi dirinya sendiri, yaitu dengan tidak menggunakan helm atau menggunakan namun tidak tepat.

Dengan adanya paradigma tersebut, diharapkan Polri dalam melaksanakan tugas dan kewenangan, khususnya dalam penegakan hukum atas Undang-undang RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menjadi sosok penegak hukum yang ideal di masyarakat yang mampu mengakomodir segala nilai adat dan kebiasaan yang berlaku di masyarakat

³⁹Subanindyo Hadiluih, Undang-undang Lalu-lintas Sebagai Regulasi Tertib Lantas Kota Medan, Jurnal, 2006

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Pengaturan dan Kriteria penggunaan wajib Helm bagi pengendara sepeda motor menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan ?
2. Apakah yang menjadi kendala pengguna wajib helm bagi pengendara sepeda motor yang di kecualikan ?

1. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan latar belakang dan pertanyaan penelitian sebagaimana tersebut di atas, maka tujuan penelitian ini bermaksud memperoleh data serta jawaban masalah-masalah yang berkenaan dengan ketentuan wajib helm bagi pengendara sepeda motor berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sehingga dapat dibuat suatu deskripsi secara rinci untuk

menjawab pertanyaan penelitian tersebut diatas.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian dalam rangka penulisan tesis ini merupakan penelitian normatif. Penelitian hukum normatif menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya.⁴⁰ Namun demikian penelitian ini juga didukung dengan pendekatan empiris. Pendekatan normatif digunakan untuk meneliti persoalan-persoalan hukum mengenai kewajiban pengguna Helm bagi pengendara Sepeda Motor. Sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk meneliti di lapangan tentang hambatan dalam penggunaan helm bagi pengendara sepeda motor yang menggunakan pakean adat.

Di dalam metode penelitian hukum normatif, terdapat 3 macam bahan pustaka yang dipergunakan oleh penulis yakni :

1. Bahan Hukum Primer : yaitu bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari kaedah dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan. Bahan hukum yang tidak

⁴⁰Johny Ibrahim, 2006, Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif, Bayu

dikodifikasikan seperti hukum adat, traktat dan bahan hukum dari penjajahan Belanda yang masih berlaku. Dalam penelitian ini sumber bahan hukum primer adalah :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-undang Hukum Pidana.
3. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara .
4. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan.
2. Bahan Hukum Sekunder : yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti hasil penelitian atau hasil karya ilmiah kalangan hukum dan data di lapangan serta hasil dari Wawancara.
3. Bahan Hukum Tersier : Bahan hukum yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder

dengan memberikan pemahaman dan pengertian atas bahan hukum lainnya. Bahan hukum yang dipergunakan oleh penulis adalah Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Hukum.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

- a. Pengaturan Dan Kriteria Penggunaan Wajib Helm Bagi Pengendara Sepeda Motor Menurut Uu No 22 Tahun 2009 Ttg Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan medefinisikan lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas jalan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa segala sesuatu yang bergerak di jalan atau fasilitas jalan harus mematuhi peraturan lalu lintas.

Adapun tujuan dari berlalu lintas menurut Pasal 3 huruf (a) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai berikut:

“Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa”.

Dalam pasal 105 Undang-undang No 22 tahun 2009 yaitu Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- Berprilaku tertib; dan/atau
- Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Kewajiban menggunakan helm standar nasional Indonesia bagi

pengendara sepeda motor diatur dalam Pasal 57 ayat (1) jo ayat (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

1. Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.
2. Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.

Selain itu, Pasal 106 ayat (8) 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.”

Jadi, berdasarkan ketentuan di atas pengendara motor baik pengemudi maupun penumpang diwajibkan menggunakan helm dengan standar nasional Indonesia. Apabila melanggar, ancaman atas pelanggaran tersebut diatur dalam Pasal 291 Undang-undang

No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

1. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)"
2. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bahwa dari ketentuan pasal 316 ayat (1) Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat diketahui jelas mengenai pasal-pasal yang telah

mengatur tentang pelanggaran Lalu Lintas, antara lain :

"Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah Pelanggaran".⁴¹

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan diatas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran adalah:

1. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam Undang-undang pidana.
2. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejadian baik perbuatannya maupun hukumannya.

⁴¹ Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dengan demikian suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan dan atau telah ada Undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat yang melanggar hukum, namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Untuk meminimalisir dampak kecelakaan sepeda motor (terutama pada bagian kepala), mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia saat berkendara merupakan hal yang wajib mendapat perhatian khusus. Pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm atau hanya menggunakan helm plastik/topi proyek (tidak memiliki pelindung dalam), jika kecelakaan akan mempunyai peluang luka otak tiga kali lebih parah dibanding mereka yang memakai helm yang memenuhi SNI (Standar Nasional Indonesia). Sebagai pengguna jalan diharuskan untuk selalu menjaga keselamatan dalam berkendara. Keselamatan diri anda berarti keselamatan juga buat orang disekitar anda. Khususnya untuk pengendara

sepeda motor, helm adalah perangkat wajib untuk menunjang keselamatan. Pelindung kepala ini amat sangat disarankan, sampai-sampai pemerintah membuat peraturan tentang penggunaan helm dengan standar keamanan.

Helm sebagai alat penunjang keselamatan harus memiliki standar khusus. Pabrikan helm dunia terus menerus membuat riset bagaimana cara membuat helm yang paling aman untuk melindungi pengendara motor. Helm yang baik adalah helm yang memenuhi standar DOT (*departement of transportation*) atau lebih dikenal dengan nama SNI (standar nasional indonesia).

Adapun Kriteria Standar Helmet adalah sebagai berikut :

Bahan pembuat helmet harus kuat dan tahan terhadap benturan. Adapun jenis bahan yang masuk dalam kriteria kuat adalah campuran plastik, fiber glass, fiber carbon. Untuk jenis bahan yang terakhir fiber carbon adalah jenis bahan yang paling kuat saat ini. Kebanyakan helm jenis carbon fiber dipilih sebagai helm balap karena memiliki tingkat keselamatan yang tinggi. Bagian dalam helm memiliki

foam khusus yang mampu meredam benturan bila terjadi kecelakaan. Foam juga dilapis oleh kain yang dapat menyerap keringat. Bahan tersebut terasa lembut dikulit dan terasa nyaman bila digunakan. Bagian dalam helmet memiliki sirkulasi udara yang baik sehingga kulit muka anda nyaman pada saat menggunakan helm meskipun berjam-jam. Saat ini helm bukan saja berfungsi sebagai pelindung kepala, tapi juga untuk bergaya. Banyak helmet dengan berbagai motif. Pabrikan Helmet membuat grafis yang menarik sebagai salah satu cara untuk meningkatkan penjualan.

Dasar pemberlakuan standar Wajib Helm ber-SNI adalah Peraturan Menteri Perindustrian RI No. 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan Atas Permen Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib.

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal 1 April 2010 Pasal 2 Peraturan Menteri Perindustrian RI No. 40/M-IND/PER/4/2009 menyatakan bahwa:

- (1) Memberlakukan secara wajib Standar Nasional

Indonesia (SNI) atau revisinya terhadap Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua SNI 1811-2007 dengan pos tarif HS 6506.10.10.00.

- (2) Pemberlakuan secara wajib SNI Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi helm yang digunakan pengendara kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah (terbuka).

Peraturan ini mewajibkan perusahaan dan importir yang memproduksi dan memperdagangkan helm di dalam negeri untuk memenuhi persyaratan SNI. Pasal 3 Peraturan Menteri Perindustrian RI No. 40/M-IND/PER/4/2009 menyatakan bahwa, Perusahaan yang memproduksi Helm Pengendara Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib:

- (1) Menerapkan dan memiliki sppt-sni helm pengendara kendaraan bermotor roda dua sesuai dengan ketentuan yang berlaku; dan
- (2) Membubuhkan tanda sni helm pengendara kendaraan bermotor roda dua pada setiap produk sesuai ketentuan yang berlaku

b. Kendala Yang Mempengaruhi

Penggunaan Helm Bagi

Pengendara Sepeda Motor Yang Dikecualikan

Di Indonesia kesadaran masyarakat untuk memakai helm standar masih rendah, disamping juga banyak beredar helm tidak standar. Pada kenyataannya di Indonesia pengguna helm standar *Full Face* dan *Open Face* atau *Half Face (open face* sebutan di Indonesia dan *half face* sebutan diluar negeri) yang mengacu pada Standar Nasional Indonesia (SNI 1811 – 2007) belum sepenuhnya mutlak diterapkan. Beberapa pengguna sepeda motor masih menggunakan helm *Shorty* (jenis topi atau sering disebut juga helm cetok) dan juga dalam memproduksi dalam perancangannya lebih mengutamakan bentuk yang menarik dari pada kemampuannya untuk melindungi pengendara sepeda motor ketika terjadi benturan karena kecelakaan. Namun demikian, pengguna helm ini sebagian hanya sekedar menutupi kepala agar tidak ditilang oleh petugas kepolisian. Undang- Undang No. 22 tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya pasal 57 ayat 2 menegaskan bahwa setiap pengendara sepeda motor wajib memakai helm

sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) dan siapa saja yang melanggar aturan ini akan dikenai sanksi kurungan masikmal satu bulan atau dendamaksimal Rp 250.000.

Dua macam jenis helm yaitu *Full-Face* dan *OpenFace* wajib digunakan yang memenuhi SNI, sedangkan *Helm Shorty* (helm jenis topi atau sering disebut helm cetok), yaitu bentuk helm yang menutupi kepala bagian atas saja sudah tidak berlaku lagi digunakan di jalan raya.

1) Helm *Full-Face* (tertutup), yaitu bentuk helm yang menutupi kepala atas, kepala belakang, bagian leher dan bagian mulut.

2) Helm *Open-Face* (terbuka), yaitu bentuk helm yang menutupi kepala atas, kepala belakang dan bagian leher serta telinga

Dengan adanya kebijakan dari Pemerintah dan Kepolisian tersebut, maka akhirnya masyarakat berlomba membeli helm yang dikatakan Berstandar SNI, yaitu diberlakukan pemakaian helm standar *Full-Face* dan

Open-Face. Dengan diberlakuan pemakaian helm *Full-Face* dan *Open-Face*, merebak keluhan pemakai helm standar di kalangan masyarakat. Keluhan yang dirasakan masyarakat yang dikatakan standar tersebut terlalu berat hingga kepala rasa sakit, panas hingga pemakainya berkeri ngat, tidak mendengar karena tak ada lu ban angin dekat telinga, gatal-gatal dan lain sebagainya, serta pemakaian helm demikian dianggap sangat merepotkan apabila pengendara sepeda motor seorang wanita yang menggunakan sanggul atau jilbab tentu pemakaian helm standar yang agak tertutup itu menjadi masalah besar.

Belum lagi harga sebuah helm standar yang banyak dijual pasaran dinilai relative mahal, sehingga sangat memberatkan yang memiliki penghasilan pas-pasan. Akibat banyaknya keluhan tersebut, maka beberapa elemen masyarakat masih banyak menggunakan *Helm Shorty* (helm jenis topi atau sering disebut helm cetok). Kalau memang harus diberlakukan juga, maka sebaiknya untuk jalan-jalan tertentu saja yang rawan kecelakaan, sementara di jalan yang lenggang dan jaraknya agak pendek

maka pemberlakuan helm standar Full-Face dan Open-Face tidaklah mutlak.

Sebenarnya secara khusus di Bali terdapat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali Nomor 217 Tahun 1986 Tentang Wajib Pemakaian Topi Pengaman (Helm) Bagi Pengemudi Sepeda Motor Dan Orang Yang Duduk Di Belakangnya Atau Dibonceng Di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali dimana memberikan perlakuan khusus bagi pengendara sepeda motor dalam rangka kegiatan agama dan kegiatan upacara tradisional dapat tidak menggunakan helm. Dimana ketentuan tersebut tertulis jelas pada Pasal 4 ayat (1) dan (2) Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali Nomor 217 Tahun 1989 Tentang Wajib Pemakaian Topi Pengaman (Helm) Bagi Pengemudi Sepeda Motor Dan Orang Yang Duduk Di Belakangnya Atau Dibonceng Di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali. Pasal tersebut berbunyi:

- 1) Pejabat Kepolisian Republik Indonesia dalam hal-hal tertentu dapat memberikan dispensasi tidak memakai topi pengaman (helm).

2) Dispensasi dimaksud ayat (1) pasal ini meliputi antara lain:

- a. Keadaan luka bagi kepala, yang tidak mungkin memakai topipengaman (helm).
- b. Menggunakan pakaian, dalam rangka melaksanakan ibadah Agama atau upacara keagamaan dan upacara tradisional yang secara rasional dan obyektif dapat dipertanggung jawabkan atau dalam radius maksimum 10 Km dengan kecepatan maksimum 40 Km per jam.

Kendala Yang Mempengaruhi Penggunaan Helm Bagi Pengendara Sepeda Motor Yang Dikecualikan untuk menggunakan helm SNI diantaranya :

- terlalu berat hingga kepala terasa sakit
- panas hingga pemakainya berkeringat,
- tidak mendengar karena tak ada lubang angin dekat telinga,
- gatal-gatal dan lain sebagainya,
- serta pemakaian helm demikian dianggap sangat merepotkan apabila pengendara sepeda motor seorang

wanita yang menggunakan sanggul atau jilbab tentu pemakaian helm standar yang agak tertutup itu menjadi masalah besar.

- Belum lagi harga sebuah helm standar yang banyak dijual pasaran dinilai relative mahal.
- Adanya Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali Nomor 217 Tahun 1989 Tentang Wajib Pemakaian Topi Pengaman (Helm) Bagi Pengemudi Sepeda Motor Dan Orang Yang Duduk Di Belakangnya Atau Dibonceng Di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali dimana memberikan perlakuan khusus bagi pengendara sepeda motor dalam rangka kegiatan agama dan kegiatan upacara tradisional dapat tidak menggunakan helm. Dimana ketentuan tersebut tertulis jelas pada Pasal 4 ayat (1) dan (2) Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali Nomor 217 Tahun 1989 Tentang Wajib Pemakaian Topi Pengaman (Helm) Bagi Pengemudi Sepeda Motor Dan Orang Yang Duduk Di Belakangnya Atau Dibonceng Di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali

IV. PENUTUP

4.1 Simpulan

1. Pengaturan dan Kriteria penggunaan wajib Helm bagi pengendara sepeda motor menurut Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan diatur dalam Pasal 57 ayat (1) jo ayat (2), Pasal 106 ayat (8), Pasal 291. Adapun Kriteria Dasar pemberlakuan standar Wajib Helm ber-SNI adalah Peraturan Menteri Perindustrian RI No. 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan Atas Permen Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib.
2. Kendala Yang Mempengaruhi Penggunaan Helm Bagi Pengendara Sepeda Motor Yang Dikecualikan untuk menggunakan helm SNI diantaranya : terlalu berat hingga kepala terasa sakit, panas hingga pemakainya berkeringat, tidak mendengar karena tak ada lubang angin dekat telinga, gatal-gatal dan lain sebagainya, serta pemakaian helm demikian dianggap sangat

merepotkan apabila pengendara sepeda motor seorang wanita yang menggunakan sanggul atau jilbab tentu pemakaian helm standar yang agak tertutup itu menjadi masalah besar, belum lagi harga sebuah helm standar yang banyak dijual pasaran dinilai relative mahal.

4.2. Saran

1. Bagi Pembuat Undang-Undang dan Penegak Hukum

Hendaknya untuk merevisi Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya Pasal 106 ayat 8 agar mencantumkan pengecualian penggunaan helm ketika masyarakat itu menjalankan upacara Keagamaannya. Dan Penegak hukum untuk menghargai adat yang ada dan hidup di tengah-tengah masayarakat Bali.

2. Sebaiknya masyarakat tidak menggunakan alasan tidak bisa memakai helm dikarenakan terlalu berat, harga helm yang mahal dan ada pula alasan tidak bisa menggunakan helm karena tidak bisa di pakai pada saat menggunakan sanggul maupun jilbab yang akan

merusak rambut dan penampilan. Selain itu ada juga yang beralasan karena adanya dispensasi dari Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali Nomor 217 Tahun 1986 Tentang Wajib Pemakaian Topi Pemangan (Helm) Bagi Pengemudi Sepeda Motor Dan Orang Yang Duduk Di Belakangnya Atau Dibonceng Di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali untuk tidak menggunakan helm. Tetapi Masyarakat Bali pada umumnya juga harus sadar akan pentingnya fungsi helm bagi keselamatan jiwa kita sendiri

Bagian 1, Jakarta PT.Raja Grafindo Persada.

Abrar Yusra dan Ramadan KH, 1993, *Hoegeng antara Polisi Idaman dan Kenyataan*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.

Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Rangkang Education : Yogyakarta.

Ayu Ketut Agung, A.A, 2004, *Busana Adat Bali*, (Denpasar : Pustaka Bali Post)

Budiarto, Arif dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, (Surakarta : UNS Press).

Cowenberg, S.W, 1981, *Modern Constitueneel Recht en Emancipatie van de mens*, Deel I, van Grocum, assen.

DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung

Abu Daud Busro dan Abu Bakar Busro, 1983, *Azas-Azas Hukum Tata Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Adami chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana (Stetsel Pidana, TindakPidana, Teori-Teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana)*,

Djoko Prakoso, 1987, *Polri Sebagai Penyidik Dalam Penegakan Hukum*, Bina Aksara, Jakarta

Faal, M., 1991, *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Kepolisian (Diskresi Kepolisian)*, (Jakarta : PT. Pradnya Paramita,).

Finer, Samuel Edward, 1995,
Comparing Constitutions, Clandorn
Press, Oxport.

Friedman, M, 1969, Lawrence, *Law and
Behavioral Sciences*.
(Indianapolis : The Bobbs
Herrin).

Hamid Attamimi, A, *Peranan
Keputusan Presiden Republik
Indonesia dalam
Penyelenggaraan Pemerintahan
Negara, Suatu Studi analisis
Mengenai Keputusan Presiden
yang berfungsi Dalam pelita I-
IV, Disertai Universitas
Indonesia, Jakarta*

Jimly Asshiddiqie & M Ali Safaat, 2006,
Teori Hans Kelsen Tentang

Hukum, Sekretariat Jenderal
Kepaniteraan konstitusi RI,
Jakarta

Johny Ibrahim, 2006, *Teori dan
Metodologi Penelitian Hukum
Normatif*, Bayu Media
Publishing Malang, Jawa Timur.

Undang-undang nomor 22 tahun
2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan

Angkutan Jalan, Lembaran
Negara Republik Indonesia Tahun 2009
Nomor 96

[http://bali.tribunnews.com/2017/
11/19/miris-lakalantas-di-bali-tercatat-
1-orang-eninggal-tiap-hari-10-bulan-
terakhir-capai-422-korban.Jumat](http://bali.tribunnews.com/2017/11/19/miris-lakalantas-di-bali-tercatat-1-orang-eninggal-tiap-hari-10-bulan-terakhir-capai-422-korban.Jumat),