



# Implementasi Pasal 106 Ayat (9) dan Sanksi Pasal 292 UU LLAJ terhadap Pelanggaran Bonceng Tiga

**Dimas Hadijaya**

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Singaperbangsa Karawang, Indonesia

\*Penulis Korespondensi: [mhashadi02@gmail.com](mailto:mhashadi02@gmail.com)

**Abstract.** *This study aims to analyze the implementation gap (Das Sein) against the normative provisions (Das Sollen) regarding the prohibition on riding a motorbike with more than one passenger (Bonceng Tiga/BOTI) as regulated in Article 106 Paragraph (9) of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation (LLAJ Law). The main problems studied are the factors underlying public non-compliance and the effectiveness of the role of the authorities in implementing criminal sanctions in the form of fines in Article 292 of the LLAJ Law. This study uses a normative legal research method with a statute approach and a conceptual approach. The secondary data analyzed are in the form of primary legal materials (LLAJ Law) and secondary (journals, books, study results). The results of the initial study indicate a significant gap between the prohibition norm (Das Sollen) and practice in the field (Das Sein). Public non-compliance is influenced by socio-economic factors (wanting to save time and costs), while the effectiveness of the maximum fine of IDR 250,000.00 (Article 292) is considered low because the nominal value does not create an adequate deterrent effect. In addition, inconsistent law enforcement also exacerbates ineffectiveness. Therefore, a revision of the legal substance and an increase in enforcement consistency are needed to optimize traffic safety guarantees.*

**Keywords:** *Das Sein; Das Sollen; Road Traffic; Sanction Effectiveness; Transport Law; Triple Riding.*

**Abstrak.** Penelitian ini bertujuan menganalisis kesenjangan implementasi (Das Sein) terhadap ketentuan normatif (Das Sollen) mengenai larangan berkendara motor dengan penumpang lebih dari satu orang (Bonceng Tiga/BOTI) sebagaimana diatur dalam Pasal 106 Ayat (9) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Permasalahan utama yang dikaji adalah faktor yang melatarbelakangi ketidakpatuhan masyarakat dan efektivitas peran aparat dalam menerapkan sanksi pidana denda Pasal 292 UU LLAJ. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan konseptual (conceptual approach). Data sekunder yang dianalisis berupa bahan hukum primer (UU LLAJ) dan sekunder (jurnal, buku, hasil kajian). Hasil penelitian awal menunjukkan adanya kesenjangan signifikan antara norma larangan (Das Sollen) dan praktik di lapangan (Das Sein). Ketidakpatuhan masyarakat dipengaruhi oleh faktor sosiologis-ekonomi (ingin menghemat waktu dan biaya), sementara efektivitas sanksi denda maksimum Rp250.000,00 (Pasal 292) dinilai rendah karena nominalnya tidak menciptakan efek jera yang memadai. Selain itu, penegakan hukum yang tidak konsisten juga memperparah ineffectivitas. Oleh karena itu, diperlukan revisi substansi hukum dan peningkatan konsistensi penegakan untuk mengoptimalkan jaminan keselamatan berlalu lintas.

**Kata Kunci:** Bonceng Tiga; Das Sein; Das Sollen; Efektivitas Sanksi; UU LLAJ.

## 1. PENDAHULUAN

Sistem lalu lintas dan angkutan jalan merupakan cerminan budaya bangsa dan memiliki peran vital dalam menjamin mobilitas serta keselamatan masyarakat. Demi menciptakan ketertiban dan keamanan dalam berlalu lintas, negara telah menetapkan regulasi yang komprehensif, yaitu *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (UU LLAJ). Secara normatif (*Das Sollen*), UU LLAJ bertujuan menjamin keselamatan setiap pengguna jalan. Salah satu norma keselamatan yang paling fundamental terkait kendaraan roda dua (sepeda motor) termaktub dalam Pasal 106 Ayat (9). Pasal ini secara eksplisit melarang setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping untuk membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang. Larangan ini didasarkan pada pertimbangan

teknis keselamatan, di mana kapasitas motor secara desain hanya mampu menopang beban dan keseimbangan dua orang, sehingga pelanggaran atas ketentuan ini (praktik Bonceng Tiga atau BOTI) secara inheren meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Konsekuensi hukum atas pelanggaran ini juga telah ditetapkan tegas melalui Pasal 292 UU LLAJ, yang mengancam pelaku dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00.

Meskipun ketentuan *Das Sollen* telah jelas, realitas di lapangan (*Das Sein*) menunjukkan adanya kesenjangan yang signifikan. Praktik bonceng tiga masih menjadi fenomena yang marak dan lazim terlihat di berbagai wilayah, mulai dari perkotaan hingga pedesaan. Pelanggaran ini, yang sering melibatkan keluarga dengan anak-anak, mengindikasikan adanya resistensi sosial atau *inefektivitas* hukum di tingkat implementasi. Faktor-faktor seperti desakan ekonomi, efisiensi waktu, dan keterbatasan sarana transportasi publik seringkali dijadikan justifikasi oleh masyarakat untuk mengabaikan norma keselamatan tersebut.

Kesenjangan ini membawa pada dua pertanyaan krusial dalam konteks ilmu hukum. *Pertama*, apakah faktor yang mendorong masyarakat untuk secara massif mengabaikan norma keselamatan yang telah diatur dalam Pasal 106 Ayat (9) UU LLAJ, padahal potensi bahayanya tinggi? Hal ini berhubungan dengan dimensi sosiologis dan kultural dalam penerapan hukum. *Kedua*, bagaimana peran aparat penegak hukum (Kepolisian Lalu Lintas) dalam menjamin tegaknya Pasal 292 UU LLAJ? Inkonsistensi penegakan, atau kecenderungan untuk hanya menerapkan denda (tilang administratif) tanpa meneruskan ke proses pidana kurungan, dapat menyebabkan sanksi yang tidak memberikan efek jera dan akhirnya melemahkan otoritas UU itu sendiri. Berdasarkan latar belakang normatif dan sosiologis di atas, penelitian ini memandang penting untuk melakukan analisis mendalam secara yuridis-normatif. Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi akar masalah kesenjangan antara ketentuan hukum yang ideal dan fakta sosial yang terjadi, serta menilai efektivitas instrumen sanksi dalam mencapai tujuan keselamatan yang dikehendaki oleh UU LLAJ.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### Teori Penegakan Hukum

Teori penegakan hukum yang dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo menempatkan hukum tidak hanya sebagai seperangkat aturan normatif yang bersifat kaku dan tertulis, tetapi juga sebagai suatu institusi sosial yang hidup di tengah masyarakat. Hukum, dalam pandangan Rahardjo, tidak berdiri di atas teks undang-undang semata, melainkan merupakan sarana untuk mencapai keadilan substantif yang berakar pada nilai-nilai kemanusiaan dan moral. Satjipto

Rahardjo menegaskan bahwa: “Penegakan hukum progresif adalah menjalankan hukum tidak hanya sekedar kata-kata hitam putih dari peraturan (*according to the letter*), melainkan menurut semangat dan makna yang lebih dalam (*to very meaning*) dari undang-undang atau hukum.” (Satjipto Rahardjo, 2009a) Pernyataan tersebut menggambarkan bahwa penegakan hukum tidak boleh berhenti pada tataran formalisme hukum, tetapi harus diarahkan untuk menggali ruh dan semangat keadilan yang terkandung di balik setiap norma. Rahardjo berpandangan bahwa apabila hukum dijalankan hanya berdasarkan teks tanpa mempertimbangkan konteks sosial dan nilai kemanusiaan, maka hukum dapat kehilangan makna keadilannya.

Lebih lanjut, Satjipto Rahardjo juga menjelaskan bahwa penegakan hukum merupakan aktivitas yang kompleks dan manusiawi, bukan mekanisme yang berjalan secara otomatis. Ia menyatakan: “Penegakan hukum tidak hanya dilakukan dengan kecerdasan intelektual, melainkan dengan kecerdasan spiritual. Dengan kata lain, penegakan hukum dilakukan dengan penuh determinasi, empati, dedikasi, komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.” Dengan demikian, teori penegakan hukum Satjipto Rahardjo menekankan bahwa keberhasilan penegakan hukum tidak hanya diukur dari kepatuhan formal terhadap undang-undang, tetapi juga dari sejauh mana hukum mampu mewujudkan keadilan dan kesejahteraan sosial bagi masyarakat. Dalam konteks penelitian ini, pandangan Rahardjo menjadi relevan untuk menjelaskan bahwa efektivitas sanksi terhadap pelanggaran bonceng tiga (Pasal 106 Ayat (9) jo. Pasal 292 UU LLAJ) tidak cukup hanya diukur dari seberapa sering sanksi diterapkan, tetapi juga bagaimana penegakan hukum tersebut mampu menumbuhkan kesadaran hukum masyarakat dan menjadikan keselamatan berlalu lintas sebagai nilai moral bersama.

### **Teori Sistem Hukum**

Teori sistem hukum merupakan salah satu konsep fundamental dalam sosiologi hukum modern yang dikembangkan oleh Lawrence M. Friedman pada tahun 1975 melalui karyanya *The Legal System: A Social Science Perspective*. Dalam pandangannya, Friedman menjelaskan bahwa sistem hukum pada hakikatnya tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sosial, karena hukum merupakan bagian integral dari sistem sosial yang lebih luas. Untuk memahami cara hukum bekerja dalam masyarakat, Friedman membagi sistem hukum menjadi tiga unsur utama yang saling berkaitan, yaitu struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*), dan budaya hukum (*legal culture*) (Lawrence M. Friedman, 1975).

Struktur hukum merupakan kerangka dasar atau skeletal framework dari sistem hukum itu sendiri. Friedman mendefinisikan struktur hukum sebagai bentuk institusional yang menjadi wadah bagi pelaksanaan hukum. Ia menyatakan bahwa: “*The structure of a system is its*

*skeletal framework; it is the permanent shape, the institutional body of the system, the tough, rigid bones that keep the process flowing within certain channels.*” Dari pengertian tersebut, dapat dipahami bahwa struktur hukum mencakup seluruh lembaga dan aparat penegak hukum seperti kepolisian, kejaksaan, pengadilan, serta lembaga pembentuk peraturan perundang-undangan. Struktur inilah yang berperan dalam memastikan bahwa hukum tidak hanya berhenti pada tataran normatif, tetapi juga dapat dijalankan dan ditegakkan secara efektif di lapangan. Dalam konteks hukum lalu lintas, misalnya, peran struktur hukum dijalankan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui Korps Lalu Lintas (Korlantas) yang memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas seperti larangan bonceng tiga. Apabila struktur hukum tidak berfungsi optimal, maka sebaik apa pun norma yang ditetapkan tidak akan menghasilkan efek jera maupun kepatuhan hukum di masyarakat.

Selanjutnya, Friedman mengemukakan unsur kedua yaitu substansi hukum (*legal substance*), yang berkaitan dengan isi, norma, dan materi hukum yang berlaku dalam suatu sistem. Ia menyatakan bahwa: *“The substance is composed of substantive rules and also about how institutions should behave.”* Substansi hukum mencakup segala bentuk peraturan dan kebijakan yang menjadi pedoman bagi masyarakat dan aparat penegak hukum dalam bertindak. Dalam penelitian ini, substansi hukum yang menjadi fokus utama adalah ketentuan Pasal 106 Ayat (9) dan Pasal 292 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur larangan membawa penumpang lebih dari satu orang pada sepeda motor serta sanksi bagi pelanggarnya. Norma ini merupakan bentuk konkret dari substansi hukum yang bertujuan untuk menjaga keselamatan pengguna jalan. Namun, pada kenyataannya, masih banyak pelanggaran terhadap ketentuan tersebut yang menandakan adanya kesenjangan antara *das sollen* (apa yang seharusnya) dan *das sein* (apa yang terjadi).

Selain struktur dan substansi hukum, Friedman juga menekankan pentingnya unsur ketiga yaitu budaya hukum (*legal culture*). Menurutnya, budaya hukum adalah bagian dari sistem sosial yang mencerminkan cara pandang, nilai, dan perilaku masyarakat terhadap hukum. Friedman menulis bahwa: *“Legal culture refers to people’s attitudes toward law and the legal system their beliefs, values, ideas, and expectations.”* (Lawrence M. Friedman, 1975) Budaya hukum menjadi faktor yang sangat menentukan sejauh mana suatu masyarakat mau menaati atau justru melanggar hukum. Dalam konteks pelanggaran bonceng tiga, budaya hukum masyarakat sering kali menunjukkan kecenderungan permisif terhadap pelanggaran kecil di jalan raya. Banyak masyarakat yang menganggap membawa dua penumpang bukanlah pelanggaran serius, melainkan sekadar kebutuhan ekonomi atau kebiasaan sehari-hari. Sikap

semacam ini menunjukkan lemahnya budaya hukum eksternal, yakni nilai dan kesadaran hukum yang hidup di kalangan masyarakat luas.

Lebih lanjut, Friedman membedakan budaya hukum menjadi dua bentuk, yakni budaya hukum eksternal (*external legal culture*) dan budaya hukum internal (*internal legal culture*). Budaya hukum eksternal mencerminkan pandangan dan kebiasaan hukum masyarakat secara umum, sedangkan budaya hukum internal adalah nilai dan sikap hukum yang berkembang di kalangan aparat penegak hukum (Anajeng, 2020). Kedua bentuk budaya hukum ini saling memengaruhi: ketika masyarakat tidak patuh terhadap aturan, aparat penegak hukum pun cenderung longgar dalam menegakkan sanksi, dan sebaliknya, aparat yang tidak konsisten dalam penegakan hukum akan menurunkan tingkat kepatuhan masyarakat.

Dalam kerangka teori Friedman, efektivitas hukum baru dapat tercapai apabila ketiga unsur tersebut yaitu: struktur, substansi, dan budaya hukum agar berjalan secara harmonis. Dalam kasus pelanggaran bonceng tiga, ketidakseimbangan antara ketiganya tampak jelas: norma sudah ada (substansi), aparat sudah terbentuk (struktur), namun budaya hukum masyarakat belum mendukung. Oleh sebab itu, teori sistem hukum Friedman memberikan dasar konseptual untuk menjelaskan bahwa efektivitas penerapan hukum lalu lintas di Indonesia tidak hanya bergantung pada keberadaan aturan dan sanksi, tetapi juga pada bagaimana masyarakat memahami, menghormati, dan melaksanakan hukum tersebut dalam kehidupan sehari-hari.

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (yuridis normatif) yang berfokus pada kajian terhadap bahan hukum tertulis seperti undang-undang, literatur, dan jurnal ilmiah tanpa melakukan observasi lapangan. Penelitian ini bersifat deskriptif-analitis, yaitu menggambarkan dan menganalisis norma hukum yang mengatur larangan bonceng tiga dalam Pasal 106 Ayat (9) jo. Pasal 292 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta efektivitas penerapannya di masyarakat. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) untuk menelaah peraturan yang relevan, dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk memahami teori-teori hukum seperti teori sistem hukum Lawrence M. Friedman dan teori penegakan hukum Satjipto Rahardjo. Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*), meliputi bahan hukum primer (peraturan perundang-undangan), bahan hukum sekunder (buku, jurnal, dan hasil penelitian terdahulu), serta bahan hukum tersier (kamus dan sumber daring kredibel). Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif dengan

pola deduktif, yaitu menelaah teori dan norma hukum yang berlaku untuk kemudian menarik kesimpulan terhadap efektivitas penerapan sanksi pelanggaran bonceng tiga di Indonesia.

#### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Faktor-Faktor yang Melatarbelakangi Ketidakpatuhan Masyarakat terhadap Pasal 106 Ayat (9) UU LLAJ**

Ketidakpatuhan masyarakat terhadap ketentuan larangan membawa penumpang lebih dari satu orang pada sepeda motor (bonceng tiga) sebagaimana diatur dalam Pasal 106 Ayat (9) UU Nomor 22 Tahun 2009 tidak dapat dilepaskan dari berbagai faktor sosial, ekonomi, kultural, hingga kelembagaan penegakan hukum itu sendiri. Fenomena ini bersifat kompleks dan multidimensional, sehingga perlu dipahami melalui analisis empiris yang mendalam, terutama dengan menggunakan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman yang mencakup struktur, substansi, dan budaya hukum. Berikut, faktor yang melatarbelakangi kenapa masyarakat masih tidak patuh terhadap pasal 106 ayat (9) UU LLAJ:

##### **Faktor Ekonomi dan Efisiensi waktu**

Salah satu faktor dominan penyebab tingginya pelanggaran bonceng tiga adalah motif ekonomi masyarakat, terutama pada kelompok masyarakat berpendapatan rendah. Sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling murah, cepat, dan mudah diakses, sehingga sering dijadikan sarana transportasi keluarga meskipun tidak sesuai aturan. Dalam banyak kasus, satu motor digunakan untuk mengangkut beberapa anggota keluarga untuk menghemat ongkos, terutama bagi keluarga yang tinggal jauh dari fasilitas pendidikan atau tempat kerja. Penelitian lapangan menunjukkan bahwa banyak pengendara melakukan bonceng tiga bukan karena kurangnya pengetahuan hukum, tetapi karena kebutuhan ekonomi sehari-hari yang tidak dapat dipenuhi bila harus menggunakan lebih dari satu kendaraan (Siti Rahmah Hidayatullah Lubis, 2018). Dalam penelitian tersebut, perilaku berbonceng lebih dari satu orang dipandang sebagai “strategi adaptif ekonomi keluarga”, bukan sebagai bentuk ketidakpatuhan hukum yang disengaja. Selain aspek ekonomi, efisiensi waktu menjadi alasan lain yang memperkuat praktik bonceng tiga. Masyarakat yang harus mengantar anak sekolah, bekerja, atau beraktivitas pada waktu yang bersamaan sering melihat bonceng tiga sebagai solusi praktis untuk menghindari keterlambatan dan biaya tambahan. Dengan demikian, faktor ekonomi dan efisiensi mobilitas berkontribusi signifikan terhadap ketidakpatuhan masyarakat terhadap Pasal 106 Ayat (9) UU LLAJ.

### **Keterbatasan Transportasi Publik**

Praktik bonceng tiga juga dipicu oleh keterbatasan sarana transportasi publik yang memadai, terutama di daerah pinggiran kota dan pedesaan. Pada wilayah-wilayah tersebut, angkutan umum tidak tersedia secara reguler atau tidak mampu menjangkau seluruh kawasan permukiman. Kondisi geografis yang terpencil, minimnya trayek angkutan umum, serta ongkos transportasi yang tidak sebanding dengan kemampuan ekonomi masyarakat membuat sepeda motor menjadi moda transportasi utama, bahkan satu-satunya pilihan. Dalam kondisi demikian, masyarakat seringkali memilih berbonceng tiga sebagai bentuk adaptasi terhadap kurangnya pilihan moda transportasi yang memadai. Jurnal penelitian mencatat bahwa tingginya ketergantungan masyarakat terhadap sepeda motor berkorelasi langsung dengan tingginya angka pelanggaran keselamatan, termasuk bonceng tiga (F. Juwita, 2022). Dengan demikian, akar masalahnya tidak hanya berasal dari rendahnya kesadaran hukum masyarakat, tetapi juga dari ketidakmerataan sistem transportasi publik yang menyebabkan masyarakat secara sosial-ekonomi “dipaksa” melanggar aturan demi mobilitas keluarga.

### **Budaya Hukum yang Permisif dan Normalisasi Kebiasaan**

Faktor lain yang menyebabkan pelanggaran bonceng tiga terus berulang adalah budaya hukum masyarakat yang permisif terhadap pelanggaran kecil (minor violations). Praktik bonceng tiga dianggap hal biasa dan tidak menimbulkan konsekuensi serius, sehingga tidak ada dorongan psikologis untuk mengubah perilaku tersebut. Dalam banyak kasus, masyarakat menganggap pelanggaran seperti ini masih dalam kategori “boleh sepanjang tidak membahayakan secara langsung”, padahal secara hukum tindakan tersebut merupakan pelanggaran keselamatan lalu lintas. Dalam budaya hukum eksternal masyarakat Indonesia, kebiasaan memiliki pengaruh kuat dalam membentuk cara pandang hukum. Kebiasaan yang dilakukan berulang dan kemudian dianggap wajar (normalisasi) menjadikan masyarakat sulit untuk menginternalisasi aturan formal negara. Artikel tentang budaya berkendara bahkan menyebut bonceng tiga sebagai “budaya jalanan” yang sudah berlangsung lama dan tidak otomatis dianggap berbahaya oleh sebagian kelompok masyarakat. Fenomena ini menunjukkan bahwa ketidakpatuhan bukan sekadar akibat kurangnya pengetahuan tentang hukum, tetapi lebih disebabkan oleh lemahnya internalisasi nilai keselamatan dalam budaya hukum masyarakat.

### **Rendahnya Persepsi Risiko dan Kesadaran Bahaya**

Salah satu aspek penting dalam perilaku lalu lintas adalah persepsi risiko. Banyak pengendara tidak menyadari atau meremehkan bahaya membawa lebih dari satu penumpang pada sepeda motor. Mereka menganggap bahwa selama perjalanan tidak terlalu jauh, jalan

tidak padat, atau penumpang adalah keluarga sendiri, maka tindakan itu tidak membahayakan. Padahal, berdasarkan laporan keselamatan berkendara, bonceng tiga memiliki risiko kecelakaan yang jauh lebih tinggi karena sepeda motor kehilangan keseimbangan optimal, mengurangi stabilitas dan rem, serta menambah beban ban. Publikasi keselamatan berkendara menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara yang melakukan bonceng tiga tidak memahami konsekuensi teknis dari kelebihan beban pada kendaraan roda dua. Dengan rendahnya persepsi risiko, masyarakat tidak merasa pelanggaran tersebut mendesak untuk dihindari sehingga berdampak pada tingginya tingkat ketidakpatuhan.

### **Ringannya Sanksi dan Lemahnya Efek Jera**

Secara normatif, Pasal 292 UU LLAJ mengatur sanksi berupa pidana kurungan 1 bulan atau denda maksimal Rp250.000 bagi pelanggaran bonceng tiga. Namun, penelitian menunjukkan bahwa besaran denda tersebut tidak cukup memberikan efek jera. Dalam praktiknya, sebagian besar kasus pelanggaran hanya dikenai tilang administratif dengan denda yang sangat kecil, bahkan sering kali pelanggar hanya mendapat teguran. Penelitian tentang efektivitas penegakan UU No. 22 Tahun 2009 menyimpulkan bahwa sanksi yang tidak signifikan secara ekonomi tidak mampu mengubah perilaku pelanggar. Hal ini menyebabkan masyarakat memandang pelanggaran bonceng tiga sebagai pelanggaran kecil yang tidak memiliki konsekuensi berarti.

### **Penegakan Hukum yang Tidak Konsisten**

Ketidakpatuhan masyarakat juga dipengaruhi oleh lemahnya penegakan hukum di lapangan. Banyak razia dilakukan secara sporadis dan tidak terprogram secara konsisten. Penelitian menunjukkan bahwa variasi penegakan hukum antar wilayah menyebabkan standar kepatuhan yang berbeda-beda di masyarakat. Di beberapa kota, pelanggaran bonceng tiga ditindak tegas, sementara di daerah lain cenderung diabaikan. Hal ini menimbulkan persepsi bahwa aturan tersebut “tidak sungguh-sungguh diberlakukan”. Kajian dalam jurnal JUSTISI menjelaskan bagaimana inkonsistensi penegakan hukum lalu lintas, termasuk bonceng tiga, mengarah pada lemahnya budaya hukum internal aparat (F. Fahria et al, 2024). Ketika aparat tidak menegakkan aturan sesuai norma, masyarakat semakin terdorong untuk melanggarnya.

### **Peran Aparat Penegak Hukum dalam Penerapan Sanksi Pasal 292 UU LLAJ terhadap Pelanggaran Pasal 106 Ayat (9)**

Hasil analisis menunjukkan bahwa peran aparat penegak hukum dalam penerapan Pasal 292 masih menghadapi beberapa kendala. Pertama, penindakan terhadap pelanggaran bonceng tiga sering kali hanya berfokus pada penjatuhan tilang administratif, tidak dilanjutkan sebagai

proses pidana kurungan atau pemberlakuan sanksi maksimal. Hal ini menyebabkan sanksi kehilangan daya paksa (*deterrent effect*). Dalam kerangka hukum progresif Rahardjo, penegakan seperti ini mencerminkan ketidakseimbangan antara teks hukum dan tujuan moral hukum, yaitu perlindungan keselamatan masyarakat. Dalam mengimplementasikan Pasal 292 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (LLAJ), yang mengancam pelanggar pasal larangan bonceng lebih dari satu orang dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda hingga Rp 250.000. Namun, mekanisme penegakannya menunjukkan adanya tantangan untuk menjalankan pasal tersebut.

Dalam beberapa kasus, aparat mampu menunjukkan penegakan hukum yang tegas dan sesuai norma. Salah satu contoh menonjol adalah penilangan Wakil Wali Kota Serang, Nur Agis Aulia, yang membonceng dua anak tanpa helm. Aparat Satlantas Kota Serang langsung menerapkan Pasal 292 UU LLAJ sebagai dasar hukum tilang. Tindakan ini menunjukkan bahwa secara struktural, aparat telah menjalankan fungsinya untuk memastikan bahwa tidak ada pengecualian bagi pelanggar, termasuk pejabat publik. Namun, meskipun contoh ini menunjukkan bahwa kewenangan formal dapat dijalankan secara tegas, kasus-kasus seperti ini tidak selalu terjadi secara konsisten di seluruh wilayah. Pada sebagian besar situasi, penindakan bonceng tiga masih dilakukan secara administratif melalui tilang ringan, bukan sanksi pidana atau denda maksimal.

Satjipto Rahardjo menekankan bahwa penegakan hukum tidak boleh hanya dilihat dari kacamata normatif-tekstual, tetapi juga harus memahami konteks sosial tempat hukum berlaku (Satjipto Rahardjo, 2009b). Dalam banyak kasus pelanggaran bonceng tiga, aparat lebih memilih memberikan teguran daripada sanksi maksimal karena mempertimbangkan kondisi sosial pelanggar (misalnya keluarga berpenghasilan rendah atau orang tua yang mengantar beberapa anak sekolah). Pendekatan seperti ini memang menunjukkan bentuk “humanisasi hukum”, tetapi dapat mengarah pada lemahnya efek jera apabila tidak ada keseimbangan antara aspek humanis dan konsistensi penegakan. Menurut Rahardjo, penegakan hukum progresif bertujuan memanusiakan manusia, tetapi tidak boleh menghilangkan esensi perlindungan hukum itu sendiri (Satjipto Rahardjo, 2009). Dengan kata lain, aparat sering kali berada dalam dilema: memilih antara penegakan hukum yang tegas atau mempertimbangkan kondisi sosial pelanggar. Jika terlalu sering memberi toleransi, masyarakat akan menganggap aturan tersebut tidak serius dan tidak penting untuk ditaati.

Selain itu, pada PP No. 80 Tahun 2012 membatasi lokasi dan cara razia lalu lintas agar tidak mengganggu keamanan dan ketertiban umum. Dalam laporan Kompas, razia tidak boleh dilakukan di tikungan atau tempat yang membahayakan, dan harus mematuhi SOP, termasuk

surat perintah, personel beratribut lengkap, serta penempatan rambu pemberitahuan (Kompas.com, 2025). Batasan ini mempersempit ruang gerak aparat dalam melakukan razia bonceng tiga, yang dimana masyarakat sering meragukan legalitas razia yang tidak prosedural, sehingga terjadi resistensi yang dapat memengaruhi wibawa aparat. Penegakan hukum yang tidak memenuhi prosedur formal akhirnya melemahkan kepercayaan masyarakat terhadap aturan dan aparat penegak hukum.

Salah satu hambatan besar dalam penegakan hukum adalah persepsi masyarakat. Publik sering melihat pelanggaran bonceng tiga sebagai pelanggaran “kecil”, sehingga penindakan polisi dinilai terlalu berlebihan. Artikel dari Lensa Nangor menggambarkan fenomena bonceng tiga sebagai praktik yang dianggap biasa dan tidak membahayakan oleh sebagian warga (Lensa Nangor, n.d.). Teori Satjipto Rahardjo menekankan pentingnya legitimasi publik dalam penegakan hukum. Jika masyarakat tidak memahami atau tidak yakin akan pentingnya aturan tersebut, maka penegakan hukum tidak akan efektif meskipun aparat sudah bekerja maksimal. Dengan demikian, aparat tidak cukup hanya melakukan penindakan; mereka juga harus terlibat dalam edukasi dan perubahan budaya hukum.

Oleh karena itu, upaya-upaya tersebut harus sejalan dengan konsep hukum progresif, penegakan hukum idealnya melibatkan pendekatan preventif, edukatif, dan kolaboratif. Penelitian mengenai peran kepolisian dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas menunjukkan pentingnya sinergi antara polisi, pemerintah daerah, dan masyarakat dalam menciptakan budaya tertib lalu lintas.

Penegakan bonceng tiga bukan hanya masalah “penangkapan dan penilangan”, tetapi membutuhkan pendekatan terpadu seperti:

- a. edukasi keselamatan berkendara,
- b. kampanye sosial tentang risiko bonceng tiga,
- c. pelibatan sekolah dan komunitas,
- d. penyediaan moda transportasi alternatif bagi anak sekolah,
- e. dan razia yang terstruktur dengan SOP yang jelas.

Menurut Rahardjo, aparat harus bersikap sebagai agen perubahan sosial yang tidak hanya menegakkan hukum secara normatif, tetapi juga membina dan melindungi masyarakat (Satjipto Rahardjo, n.d.). Berdasarkan teori penegakan hukum progresif Satjipto Rahardjo, dapat disimpulkan bahwa peran aparat penegak hukum dalam penerapan Pasal 292 UU LLAJ masih menghadapi tantangan yang bersifat sistemik.

Aparat telah menunjukkan upaya penegakan melalui penilangan formal, tetapi konsistensi, prosedur, dan legitimasi publik masih menjadi hambatan utama. Penegakan hukum bonceng

tiga harus dilihat sebagai proses sosial, bukan sekadar proses normatif. Untuk mencapai efektivitas, aparat harus menyeimbangkan antara:

- a. penegakan hukum yang tegas,
- b. pendekatan humanis, dan
- c. upaya preventif-edukatif.

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yuridis normatif mengenai implementasi Pasal 106 Ayat (9) jo. Pasal 292 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat disimpulkan bahwa terdapat kesenjangan yang signifikan antara ketentuan normatif (*das sollen*) dan realitas sosial (*das sein*). Ketidakpatuhan masyarakat terhadap larangan bonceng tiga dipengaruhi oleh faktor ekonomi, keterbatasan transportasi publik, budaya hukum yang permisif, rendahnya persepsi risiko, serta lemahnya efek jera dari sanksi yang berlaku. Struktur hukum sudah terbentuk, dan norma telah disediakan, namun budaya hukum masyarakat belum mendukung implementasi norma tersebut secara optimal.

Selain itu, peran aparat penegak hukum dalam penerapan Pasal 292 masih belum berjalan secara konsisten. Penindakan yang lebih banyak bersifat administratif dan adanya toleransi atas dasar pertimbangan sosial menyebabkan sanksi kehilangan daya paksa. Ketidakkonsistenan penegakan, prosedur razia yang terbatas, dan rendahnya legitimasi publik terhadap aturan bonceng tiga turut memengaruhi efektivitas pelaksanaannya. Dengan demikian, efektivitas norma hanya dapat dicapai apabila substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum dapat berjalan secara harmonis sebagaimana teori Lawrence M. Friedman.

### Saran

Bagi pemerintah dan pembentuk undang-undang, perlu dilakukan evaluasi terhadap nominal sanksi dalam Pasal 292 UU LLAJ agar sesuai dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat saat ini dan mampu memberikan efek jera yang memadai, serta dibarengi dengan kebijakan pendukung berupa peningkatan akses transportasi publik di daerah pinggiran dan pedesaan. Bagi aparat penegak hukum, khususnya polisi lalu lintas, penegakan hukum harus dilakukan secara konsisten, prosedural, dan terukur dengan menyeimbangkan pendekatan represif dan preventif sesuai prinsip hukum progresif, sehingga tidak hanya berfokus pada pemberian tilang, tetapi juga pada edukasi keselamatan berkendara dan pembinaan masyarakat. Sementara itu, masyarakat perlu meningkatkan kesadaran hukum dan pemahaman mengenai bahaya bonceng tiga bagi keselamatan, melalui pendidikan hukum berbasis komunitas maupun institusi pendidikan untuk membangun budaya tertib berlalu lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

- ANTARA. (2025, July 14). *Polisi tilang Wakil Wali Kota Serang karena bonceng anak tanpa helm*. Antara News. <https://oto.detik.com/berita/d-8013532/cerita-wali-kota-kena-tilang-gegara-bonceng-anak-tak-pakai-helm>
- Chubb Indonesia. (n.d.). *Suka bonceng tiga? Waduh, ini risiko paling parahnya!* <https://www.chubb.com/id-id/articles/personal/apa-itu-bonceng-motor-tiga-dan-bahayanya.html>
- Fahria, F., Yusuf, M., & Abdullah, S. (2024). Law enforcement against traffic law violations committed by students in Ternate City. *JUSTISI: Jurnal Hukum*, 10(1), 94–105. <https://doi.org/10.33506/jurnaljustisi.v10i1.2796>
- Friedman, L. M. (1975). *The legal system: A social science perspective*. Russell Sage Foundation.
- GridOto. (2020, May 3). *Street manners: Kasus motor bonceng tiga masih marak*. GridOto. <https://www.gridoto.com/read/222134786/street-manners-kasus-motor-bonceng-tiga-masih-marak-polisi-harus-lebih-tegas>
- Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Indonesia. (2012). *Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Juwita, F. (2022). Peningkatan pemahaman safety riding kendaraan melalui edukasi lalu lintas. *I-Com: Indonesian Community Journal*, 2(2), 171–181. <https://doi.org/10.33379/icom.v2i2.1401>
- Kautsar, I. A. (2022). *Analisis sistem hukum Friedman dalam budaya hukum masyarakat*. [Lengkapi data jurnal/volume/halaman atau nama penerbit dari PDF]
- Kompas.com. (2025, January 4). *Bolehkah polisi menggelar razia kendaraan di tikungan jalan?* Kompas.com. <https://www.kompas.com/tren/read/2025/01/04/120000265/bolehkah-polisi-menggelar-razia-kendaraan-di-tikungan-jalan>
- Lensa Nangor. (n.d.). *Tiga kepala, satu motor: Fenomena bonceng tiga di Jatinangor*. Medium. <https://medium.com/lensa-nangor/tiga-kepala-satu-motor-fenomena-bonceng-tiga-di-jatinangor-4014430a3432>
- Lubis, S. R. H. (2018). *Perilaku pengendara sepeda motor dengan satu orang penumpang dan lebih* (Skripsi). UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/70044/1/%286%29%20S4%20Perilaku%20Pengendara%20Sepeda%20Motor.pdf>
- Rahardjo, S. (2009). *Hukum progresif: Hukum yang membebaskan*. Kompas.
- Tirto.id. (2025). *Wawalkot Serang ditilang usai bonceng anak tanpa helm ke sekolah*. Tirto.id. <https://tirto.id/wawalkot-serang-ditilang-usai-bonceng-anak-tanpa-helm-ke-sekolah-heiZ>
- Unissula. (n.d.). *Peran kepolisian menanggulangi kasus balap liar*. Universitas Islam Sultan Agung. [https://repository.unissula.ac.id/33779/1/Ilmu%20Hukum\\_30302000342\\_fullpdf.pdf](https://repository.unissula.ac.id/33779/1/Ilmu%20Hukum_30302000342_fullpdf.pdf)
- University of Muhammadiyah Purwokerto. (n.d.). *The effectiveness of the Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation against traffic violations*. Conference Proceedings UMP. <https://conferenceproceedings.ump.ac.id/pssh/article/download/1011/1098/1270>