



Implementasi Pasal 77 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Perspektif Sosiologi Hukum (Studi Kasus di SMAN 1 Ngaglik)

Agesti Andiriani

Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada

agestiandriani@mail.ugm.ac.id

Akbar Dwi Saputra

Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada

akbardwisaputra@mail.ugm.ac.id

Muhammad Baha Uddin

Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada

muhammadbaha2000@mail.ugm.ac.id

Nurhidayat Aris

Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada

nurhidayataris@mail.ugm.ac.id

Received: 08-08-2025

Reviewed: 08-09-2025

Accepted: 17-09-2025

Abstract

A driver's license (SIM) is an official license from the government in accordance with Article 77 paragraph (1) of Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation, which is granted to the public to be able to drive vehicles on the road according to their type. However, there are requirements regarding when someone can obtain this license, namely the minimum age of 17 (seventeen) years. Nevertheless, Article 77 paragraph (1) is not fully implemented by the public in terms of license ownership as a legality to ride a motorcycle, in this case, by students at SMAN 1 Ngaglik. This issue is the background of this research, namely how the normative (and sollen) provisions regarding this regulation are not automatically applied by the public, or in other words, do not correspond to reality (das sein). This research uses a field research method with an empirical and sociological approach. The data were obtained through interviews, observations, and documentation to identify and describe the factors, causes, and reasons why the 'das sollen' did not meet expectations, thereby resulting in the 'das sein.' The research results show that every student at SMAN Ngaglik has limited resources in the pick-up mechanism, lives far from school, and there is no conventional public transportation. Therefore, there is only one option available, which is to ride their own motorcycle to school, even though according to the rules they are clearly violating them, but due to the environment and social conditions, they act this way.

Keywords: Driver's License, Motorcycle, Social Conditions

Abstrak

Surat izin mengemudi (SIM) merupakan lisensi resmi dari pemerintah sesuai Pasal 77 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diberikan kepada masyarakat untuk bisa mengendarai kendaraan sesuai jenis di jalan raya. Namun, ada syarat kapan seseorang bisa mendapatkan lisensi tersebut, yakni mengenai usia minimal 17 (tujuh belas) tahun. Namun, Pasal 77 ayat (1) ini sepenuhnya tidak diimplementasikan oleh masyarakat dalam hal kepemilikan lisensi sebagai keabasan untuk mengendarai sepeda motor, dalam hal ini oleh para siswa di SMAN 1 Ngaglik. Persoalan inilah yang melatarbelakangi penelitian ini yakni bagaimana

ketentuan normative (*dan sollen*) mengenai aturan ini tidak serta merta diterapkan oleh masyarakat atau dalam arti tidak sesuai dengan kenyataannya (*das sein*). Penelitian ini menggunakan metode penelitian lapangan dengan pendekatan empiris dan sosiologis. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi guna mengidentifikasi dan menguraikan faktor, sebab, dan alasan mengapa *das sollen* tidak sesuai harapan, sehingga memunculkan *das sein*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap siswa di SMAN Ngaglik memiliki keterbatasan sumber daya dalam mekanisme antar-jemput, jarak rumah dan sekolah jauh, dan tidak adanya transportasi umum konvensional. Dengan demikian, hanya ada satu pilihan yang ditempuh yakni membawa sepeda motor sendiri ke sekolah walaupun secara aturan jelas mereka telah melanggar tapi karena lingkungan dan kondisi sosial yang menyebabkan mereka demikian.

Kata Kunci: Surat Izin Mengemudi, Sepeda Motor, Kondisi Sosial

Pendahuluan

Kendaraan merupakan alat transportasi yang digunakan untuk menyokong berbagai kegiatan atau aktivitas manusia. Tujuannya untuk mencapai taraf efisiensi dalam melakukan setiap perjalanan, baik itu jauh ataupun dekat. Setiap penduduk Indonesia hampir memiliki alat transportasi kendaraan bermotor, tetapi mayoritas sepeda motor lebih banyak dimiliki daripada mobil atau sejenisnya, karena dapat digunakan dengan lebih cepat dan mudah.¹ Namun, dengan kepemilikan kendaraan bermotor tersebut, menurut peraturan yang ada di Indonesia tidak serta merta memberikan hak kepada pemiliknya untuk mengemudikan kendaraan sesuai dengan kehendaknya. Sebab, ada beberapa aturan yang mengatur Batasan seseorang untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum atau jalan raya.

Salah satunya tertuang dalam Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab VIII tentang Pengemudi Bagian Kesatu mengenai Surat Izin Mengemudi. Bunyinya: “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan”. Hal ini menjadi perlu untuk diperhatikan karena pertumbuhan penduduk yang terjadi di Indonesia pada 2025 naik 1,09% dari 2024.² Ini terjadi karena berbarengan dengan semakin banyaknya pendudukan Indonesia sehingga kegiatan sosial, mobilisasi ekonomi, dan laju kehidupan pun berbanding lurus, akan meningkat.

Dalam hal ini, pengguna jalanan baik pengguna kendaraan bermotor maupun tidak, akan turut menyumbang kenaikan. Perkembangan jumlah ini sudah selayaknya menjadi perhatian. Keberadaan transportasi menjadi peran penting bagi masyarakat dalam mempermudah koneksi antar wilayah. Sepeda motor menjadi salah satu sarana transportasi yang paling umum digunakan oleh masyarakat, karena biayanya yang cukup terjangkau dan kemampuannya untuk menjangkau wilayah-wilayah yang sulit diakses kendaraan lain. Di Indonesia, sepeda motor tidak hanya digunakan untuk mobilitas pribadi, akan tetapi menjadi instrumen utama dalam aktivitas ekonomi.³

Meluasnya penggunaan sepeda motor di kalangan masyarakat memicu fenomena yang menimbulkan dilema sosial dan hukum, sebab banyak masyarakat di bawah umur turut mengendarai sepeda motor secara mandiri meskipun belum memiliki surat izin mengemudi (SIM).⁴ Biasanya hal tersebut didorong oleh kebutuhan mobilitas dan kurangnya kesadaran akan aturan dan bahayanya. Padahal dalam Pasal 77 ayat (1) di atas sudah menjelaskan

¹ Merry Lenda Kumajas, dkk., “Analisis Sosiologi Hukum Maraknya Siswa di Amurang Membawa Kendaraan ke Sekolah Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat (1)” *Indonesian Journal of Sociology, Education, and Development (IJSED)* Vol. 5, Januari-Juni (2023).

² Badan Pusat Statistik (<https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTk3NiMy/laju-pertumbuhan-penduduk.html> - diakses pada 20 November 2025 pukul 14.43).

³ Rizki Ihdan Maulana, dkk., “Tinjauan Yuridis terkait Bahaya Berkendara bagi Anak di Bawah Umur”, *Indonesia Journal of Social Sciences and Humanities*, Vol. 4, No. 1 (2024).

⁴ Adelia Rachmadiani, “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pengawasan kepada Calon Pengemudi saat Belajar Mengemudi”, *Al-Balad: Journal of Constitutional Law*, Vol. 3, No. 1 (2021). Hal. 1.

aturannya secara ekplisit dan rikit. Karena itulah, dalam Pasal 81 ayat (2) juga mensyaratkan batas usia minima 17 (tujuh belas) tahun untuk mendapatkan SIM. Aturan tentang batas usia minimal penggunaan sepeda motor tetunya tidak dibuat tanpa alasan, melainkan dengan tujuan menjaga keselamatan para pengguna jalan.⁵

Kesenjangan antara regulasi dengan praktik sosial menarik untuk dikaji dalam perspektif sosiologi hukum yang melihat hukum bukan hanya sebagai aturan formal, melainkan juga sebagai pembentuk realitas sosial. Terjadinya perbedaan antara regulasi yang ditetapkan dengan implementasinya, menunjukkan adanya faktor non-hukum yang memengaruhi kepatuhan masyarakat. Faktor tersebut biasanya dari keluarga, khususnya orang tua yang seringkali memberi izin kepada anak untuk mengendarai sepeda motor dengan alasan praktis dan ekonomis mulai dari pergi ke sekolah hingga membantu pekerjaan.⁶

Dengan demikian, peristiwa itulah yang sedikitnya terjadi di bilangan Kecamatan Ngaglik, Kabupaten Sleman, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang mana anak-anak sekolah mengendarai sepeda motor ke sekolah tentu atas izin orang tua mereka. Walaupun kebanyakan dari mereka masih belum memiliki lisensi untuk mengendarai sepeda motor. Namun, legalisasi penggunaan sepeda motor oleh para siswa di Kecamatan Ngaglik, khususnya di SMAN 1 Ngaglik, seakan tak menjadi persoalan penting bagi mereka. Tujuan orang tua mengizinkan anak-anak mereka mengendarai sepeda motor ke sekolah, karena berbagai faktor tapi dengan maksud yang sama, agar anak-anak mereka bisa sampai ke sekolah untuk mendapatkan hak mereka mendapat pengajaran dan pendidikan selayaknya.

Kabupaten Sleman, khususnya Kecamatan Ngaglik, sebagai salah satu daerah di kaki gunung Merapi menjadi sorotan bagaimana kepemilikan sepeda motor menjadi kendaraan utama setiap anggota keluarga. Berbagai lapisan masyarakat sana masih menggantungkan keunggulan sepeda motor untuk menopang pekerjaan dan kegiatan mereka, termasuk pergi-pulang ke sekolah bagi pelajar. Pengguna sepeda motor tak hanya orang dewasa, tapi anak-anak di bawah umur seakan telah dibiasakan oleh kondisi dan keadaan yang mereka jalani setiap harinya.

Tentunya, semakin ke sini akan semakin banyak siswa yang membawa sepeda motor ke sekolah. Padahal, belum memiliki surat izin mengemudi, sementara aturan dalam UU LL AJ Pasal 77 ayat (1) tetap tidak berubah. Inilah yang menjadi pokok bahasan mengapa peneliti tertarik menarik peristiwa empiris (*das sein*) dengan mempertautkannya dengan aturan yang telah pemerintah tetapkan (*das sollen*). Bagaimana sudut pandang sosiologi hukum melihat fakta lapangan mengenai penggunaan sepeda motor oleh anak-anak yang belum cukup umur memiliki SIM (kewajiban sesuai UU), sementara satu sisi mereka ditekan keadaan untuk sebisa mungkin mendapat hak yang lain, dalam hal ini pendidikan.

Dalam konteks ini, atas berbagai klasul di atas, terhadap implementasi Pasal 77 ayat (1) UU LL AJ di SMAN 1 Ngaglik, kira-kira faktor apa saja yang memengaruhi para siswa membawa sepeda motor ke sekolah dan bagaimana pihak sekolah menanggapi peristiwa ini sebagai representasi lembaga pemerintah?

Metode Penelitian

a) Jenis Penelitian

⁵ Taufiq Ramadhan, dkk., “Analisis Kesadaran Masyarakat terhadap Hukum dan Aturan Lalu Lintas di Lampu Merah Aksara Pancing”, *Jurnal Multidisiplin Inovatif*, Vol. 9, No. 3 (2025). Hal. 30.

⁶ Azhari, dkk., “Pengawasan Keluarga terhadap Pengendara Motor Berusia di Bawah 17 Tahun di SMP Negeri 34 Pekanbaru Tahun 2023/2024”, *Jurnal Manajemen Pendidikan dan Pelatihan*, Vol. 8, No. 3 (2024).

Penelitian ini menggunakan metode penelitian lapangan dengan pendekatan empiris dan sosiologis. Metode ini digunakan apabila ingin mencari data yang hanya ada pada kehidupan masyarakat secara langsung. Dan, biasanya dilakukan dengan cara-cara tertentu, seperti angket, wawancara langsung, atau mungkin observasi langsung.⁷

b) Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Senin, 20 Oktober 2025 pukul 09.00-11.00 WIB yang berlokasi di SMAN 1 Ngaglik, Kabupaten Sleman, Provinsi DI Yogyakarta.

c) Target/Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah siswa SMAN 1 Ngaglik yang secara hukum sebagian siswa masih tergolong di bawah batas usia legal (17 tahun) untuk memiliki SIM guna bisa mengendarai sepeda motor dan guru bimbingan konseling.

d) Prosedur

Prosedur penelitian dilakukan mula-mula dengan merumuskan masalah; membuat paradigma; memiliki pendekatan; menentukan teori; merancang metode penelitian; mengumpulkan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi; menganalisis data; dan terakhir menarik kesimpulan.

e) Data, Intrumen, dan Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini diperoleh melalui dua jenis; yaitu data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan metode wawancara mendalam kepada narasumber, observasi, dan dokumentasi. Sementara data sekunder dikumpulkan melalui studi pustaka dari beberapa sumber tertulis, di antaranya buku, jurnal, dan artikel yang relevan guna mengkaji berbagai literatur yang berkaitan dengan rumpun keilmuan sosiologi hukum sebagai landasan teori.

f) Teknik Analisis Data

Teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan secara deskriptif. Maksudnya data yang diperolah dijelaskan secara rinci untuk menggambarkan fenomena yang terjadi dalam objek penelitian.

Hasil dan Pembahasan

A. Faktor yang Mempengaruhi Siswa Membawa Sepeda Motor

Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Aturan tersebut menjelaskan bahwa dalam mengemudikan kendaraan bermotor, pengemudi harus memiliki SIM terlebih dahulu sebelum mengemudikan kendaraannya. Dalam hal mendapatkan SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan, pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. Ketentuan tersebut diuraikan pada Pasal 77 ayat (3)-nya.

Ada beberapa golongan SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor menurut Pasal 80 UU LLAJ. Yakni di antaranya: 1) SIM A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 kilogram; 2) SIM B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kilogram; 3) SIM B II berlaku untuk mengemudikan kendaraan alat berat, kendaraan penarik, atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram; 4) SIM C berlaku untuk mengemudikan sepeda motor; dan 5) SIM D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.

⁷ Abdul Syani, *Sosiologi: Skematika, Teori dan Terapan*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1994). Hal. 205.

Untuk bisa mendapatkan SIM, ada beberapa syarat yang harus dipenuhi oleh setiap orang sesuai Pasal 81 UU yang sama. *Pertama*, syarat usia. Yakni usia 17 tahun untuk SIM A, C, dan D Usia 20 tahun untuk SIM B I. Dan, usia 21 tahun untuk SIM B II. *Kedua*, syarat administratif. Meliputi: identitas diri berupa kartu tanda penduduk (KTP), pengisian formular pendaftaran, dan rumusan sidik jadi. *Ketiga*, syarat kesehatan. Maksudnya, calon pemilik SIM harus sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter dan sehat Rohani dengan surat lulus tes psikologis. *Keempat*, syarat lulus ujian. Meliputi: ujian teori, ujian praktik, dan/atau ujian keterampilan melalui simulator. Dan, *kelima*, selain syarat sebelumnya, setiap pengemudi kendaraan bermotor yang akan mengajukan permohonan; SIM B I harus memiliki SIM A sekurang-kurangnya 12 bulan; dan bagi SIM B II harus memiliki SIM B I sekurang-kurangnya 12 bulan. Namun, pada fakta empirisnya berdasarkan penelitian dan wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa murid dari Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Ngaglik, ditemukan bahwa mayoritas murid membawa sepeda motor ke sekolah, akan tetapi belum memiliki SIM karena beberapa syarat-syarat di atas sesuai Pasal 81 belum terpenuhi. Syarat yang paling tidak memenuhi ketentuan mengenai usia yang masih di bawah 17 tahun untuk SIM C (sepeda motor).

Lantas mengapa para siswa itu tetap membawa sepeda motor ke sekolah sementara mereka belum memiliki lisensi/SIM? Sesuai dengan hasil penelitian dan wawancara hal tersebut bisa terjadi karena disebabkan oleh beberapa faktor. *Pertama*, dikarenakan para orang tua tidak dapat mengantar anak-anaknya pergi ke sekolah, sehingga mereka memberi lampu hijau kepada anak-anaknya mengendarai sendiri sepeda motor untuk berangkat sekolah. *Kedua*, selain alasan internal keluarga, faktor lain yang sangat mempengaruhi ialah tidak adanya transportasi umum konvensional yang tersedia sebagai akses dari rumah siswa ke sekolah. SMAN 1 Ngaglik tidak termasuk rute yang dilewati tranportasi umum yang dimiliki pemerintah Kabupaten Sleman, dalam hal ini Trans Jogja.

Hasil wawancara menjelaskan, sebagian siswa memang ada yang menaiki transportasi umum yaitu ojek *online*. Namun, transportasi daring ini memiliki beberapa keterbatasan untuk dijadikan sebagai sarana utama berangkat-pulang sekolah yakni mengenai biaya yang kurang terjangkau bagi siswa. Lalu akses waktu yang relatif lama ketika mencari pengemudi, serta kuantitas mitra pengemudi masih terbatas mengingat Ngaglik berada agak jauh dari perkotaan. Dengan begitu, para mitra pengemudi ojek daring ini lebih memilih mangkal di daerah perkotaan daripada yang berada di daerah pinggiran kota.

Beberapa narasumber lain juga memiliki kendala yang menyebabkan mereka membawa sepeda motor ke sekolah, yaitu jarak rumah mereka dari sekolah amat jauh. Salah satu narasumber menjelaskan bahwa jarak yang perlu ditempuh untuk menuju ke sekolah sampai dengan 10 kilometer. Jarak itu membutuhkan waktu kira-kira 30 menit. Hal tersebut merupakan sebuah *force majeure* yang dialami siswa tersebut untuk membawa sepeda motor ke sekolah, bahkan melanggar UU.

Menurut salah seorang narasumber, peraturan Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ, terkait pengaturan kepemilikan SIM yang diwajibkan bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor, telah membatasi siswa yang memiliki hambatan menuju ke sekolah untuk menggunakan sepeda motor ke sekolah. Penerapan pasal tersebut dianggap hanya melihat fakta yang ada di pusat kota yang memiliki fasilitas umum berlimpah. Hal tersebut sangat tidak relevan dengan keadaan fasilitas umum yang tersedia di sekitar lokasi penelitian.

Rata-rata narasumber dalam penelitian ini sepakat bahwa pengaturan tentang pasal tersebut perlu ditinjau ulang. Dikarenakan norma pasal tersebut sangat membatasi siswa

yang memiliki hambatan dalam hal berangkat sekolah. Selain hal tersebut, pemerintah setempat harus melakukan pemerataan transportasi umum yang baik di perkotaan maupun di pedesaan. Di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta sendiri, ada transportasi umum yang pemerintah sediakan yaitu Trans Jogja. Akan tetapi Trans Jogja belum dapat beroperasi secara menyeluruh ke daerah-daerah terpencil dalam rute pelayanannya. Hal demikian merupakan sebuah masukan terhadap pemerintah daerah dan provinsi dalam peninjauan kembali terkait pemerataan transportasi. Serta sebagai upaya guna mengurangi siswa sekolah yang belum memiliki SIM dalam hal membawa sepeda motor ke sekolah.

B. Tanggapan Pihak Sekolah

Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara terhadap salah satu guru bimbingan konseling Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Ngaglik, pihak sekolah tidak eksplisit apakah mendukung implementasi Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ. Adapun berupaya mengurai persoalan implementasi itu pihak sekolah sebagai representasi lembaga pendidikan melakukan upaya pembatasan membawa sepeda motor ke sekolah. Hanya siswa kelas 11 (sebelas) dan 12 (dua belas) saja yang diperbolehkan kendaraan roda dua itu ke sekolah. Alasan pemilihan membolehkan hanya dua angkatan saja karena pihak sekolah menilai mengenai usia para siswa di dua angkatan tersebut dirata-rata mendekati 17 (tujuh belas) tahun atau bahkan beberapa ada yang sudah mencapainya, bukan dengan alasan apakah sudah memiliki surat izin mengemudi (SIM) atau belum.

Dalam praktiknya, pembatasan aturan membawa sepeda motor bagi kelas 10 (sepuluh) juga akhirnya dapat dilanggar menimbang beberapa siswa di angkatan paling muda ini letak rumahnya jauh dan tidak ada keluarga yang mampu mengantar-jemput mereka ke sekolah. Kelonggaran ini dituturkan secara jujur oleh narasumber dalam menyikapi aturan sekolah yang tidak ingin memberatkan siswa-siswinya. Dengan demikian, pihak sekolah memandang tidak mempersoalkan implementasi Pasal 77 ayat (1) (*das sollen*) dilaksanakan atau tidak, yang terpenting mereka yang membawa sepeda motor ke sekolah, baik itu kelas 10, 11, atau 12 harus mematuhi kewajiban lainnya sebagai pengendara, misalnya memakai helm standar nasional Indonesia (SNI), melengkapi sepeda motor sesuai bagian-bagiannya, dan tidak menggunakan knalpot yang tidak sesuai standar (brong). Dalam penegakan hal tersebut, pihak sekolah rutin *crosscheck* kendaraan yang digunakan oleh siswa, serta beberapa guru pada saat pagi hari *stand by* di gerbang masuk parkiran siswa untuk melihat kelengkapan siswa seperti helm dan spion.

Selain itu, upaya pihak sekolah dilakukan dengan kegiatan formal. Misalnya dalam agenda tahunan pada saat masa perkenalan lingkungan sekolah (MPLS) dilakukan sosialisasi berkendara yang disampaikan oleh pihak kepolisian setempat, Kepolisian Sektor Ngaglik atau Kepolisian Resor Kota Sleman. Sosialisasi ini, menurut narasumber, menekankan pada pengarahan siswa dalam hal berkendara sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam UU LLAJ. Termasuk mengenai implementasi Pasal 77 ayat (1) (*das sollen*) sebagai syarat utama seseorang dibolehkan mengendarai sebuah kendaraan. Namun, lagi-lagi, halnya alasan di atas, kenyataan yang sebenarnya atau konkret (*dan sein*) tidak benar-benar diterapkan, utamanya mengenai pasal ini yang menjadi bahasan utama penelitian ini.

Alasan pihak sekolah mengenai hukum yang seharusnya diterapkan (*das sollen*) dalam pasal tersebut terhadap siswa yang membawa sepeda motor ke sekolah mendapat pemaafan sosial yang bersifat humanistik. Narasumber, dalam hal ini mewakili sekolah, menilai bahwa sekolah tidak bisa juga membantu penerapan implementasi aturan ini karena beberapa alasan yang telah dijelaskan sebelumnya. Alasan-alasan itulah yang mendasari bagaimana hukum yang terjadi (*das sein*) tidak sesuai dengan aturan normatif yang telah pemerintah buat.

Dengan demikian, ada kesenjangan yang terlihat dalam Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ bagaimana kenyataan normatif (*das sollen*) yang ideal tidak bisa diimplementasikan secara

ideal sebab melihat kenyataan konkret (*das sein*) yang sebenarnya terjadi dalam kehidupan sosial siswa-siswi SMAN 1 Ngaglik. Mereka pada siswa akan terus membawa sepeda motor ke sekolah walaupun belum memiliki lisensi/surat izin mengemudi sesuai yang tertuang dalam Pasal 77 ayat (1) sampai waktu yang tak terhingga. Inilah kondisi sosial yang tidak selalu sejalan dengan harapan aturan yang dicita-citakan oleh pembuat UU bagaimana secara nyata aturan itu ditolak mentah oleh masyarakat krena hukum tidak memihak kepada kehidupan sosial mereka.

C. Legitimasi Sosiologi Hukum

Di Indonesia hari ini, sepeda motor lebih mendominasi jenis kendaraan yang mengisi kondisi lalu lintas disbanding dengan jenis kendaraan lainnya. Dengan demikian, banyak ditemui pengendara sepeda motor yang beragam secara usia, termasuk mereka yang masih di bawah umur.⁸ Maksudnya di bawah umur adalah mereka yang secara usia belum mencapai 17 (tujuh belas) tahun yang sudah bisa membuat dan memiliki surat izin mengemudi (SIM). Ada banyak faktor mengapa mereka yang masih di bawah umur sudah berani mengemudikan sepeda motor, di antaranya adalah lingkungan dan kondisi sosial.

Hal demikianlah yang dijumpai di SMAN 1 Ngaglik, Kabupaten Sleman, DI Yogyakarta perihal para siswa yang masih di bawah umur (belum memiliki SIM) berbondong-bondong membawa sepeda motor ke sekolah. Penjelasan faktor yang melatar belakangnya sudah dijelaskan dalam dua sub sebelumnya. Intinya, dua faktor tersebut dirangkum dalam dua poin utama tadi, yaitu lingkungan dan kondisi sosial. Di bilangan Ngaglik, sebuah kapanewon yang memiliki toponimi dataran agak tinggi di utara pusat Kota Yogyakarta, di bawah lereng selatan Gunung Merapi. Sebagai daerah dengan toponimi dataran tinggi, sepeda motor memang menjadi alat mobilisasi yang efisien yang lebih sering digunakan masyarakatnya ketimbang kendaraan lain. Ini tak menjadi soal bila sepeda motor dikemudikan oleh mereka yang sudah memiliki lisensi berkendara. Namun faktanya berbeda jika sepeda motor dikendarai oleh anak di bawah umur sehingga kemungkinan bisa menyebabkan gangguan satibilitas pengguna jalan raya yang lain dan membuat peluang kecelakaan lebih besar.

Atas peristiwa yang terjadi di lapangan itu Soedjono Soekanto memberi pandangan bahwa ada beberapa faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas⁹, antara lain: *pertama*, faktor manusia, faktor ini disebabkan oleh pemakai jalan yang kurang disiplin dan memperhatikan kesadaran hukum, baik sebagai pengemudi, pemilik kendaraan, pejalan kaki, maupun pencari nafkah (supir). Adanya tingkah laku dari pengemudi yang tidak takut dalam melakukan pelanggaran karena adanya faktor yang menjamin, seperti permasalahan dapat diselesaikan dengan jalan damai/kekeluargaan yang mengakibatkan pelanggar lalu lintas mengesampingkan peraturan yang berlaku.

Kedua, faktor sarana jalan, faktor ini menjadi penyebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas jalan, seperti jalan berlubang yang menyebabkan pengendara menghindari lubang sehingga melawan arah. *Ketiga*, faktor kendaraan, faktor ini sebagai penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas, contohnya ialah kendaraan dengan cc besar biasanya sang pengemudi memiliki hasrat untuk menancap gas melewati aturan batas kecepatan. Dan, *keempat*, faktor keadaan alam, pelanggaran lalu lintas yang disebabkan alam salah satu contohnya ialah ketika cuaca akan hujan, pengendara kendaraan bermotor akan memacu kendaraannya melebihi batas kecepatan untuk sampai ke lokasi tujuan sebelum hujan turun.

⁸ Rizki Ihdan Maulana, dkk., “Tinjauan Yuridis terkait Bahaya Berkendara bagi Anak di Bawah Umur”, *Indonesia Journal of Social Sciences and Humanities*, Vol. 4, No. 1 (2024). Hal. 46.

⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Sosiologi Hukum*, (Depok: Rajawali Press, 1997).

Realitas perbuatan hukum dalam Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ di SMAN 1 Ngaglik sesuai dengan faktor yang disebutkan Soekanto ialah sesuai dengan faktor pertama. Ialah manusia, yang secara normatif menurut UU, kurang disiplin serta tak memperhatikan kesadaran hukum sebagai pengemudi. Akan tetapi, realitas sosial itu juga yang menjawab bagaimana sisyem sosial masyarakat bersinggungan dengan hukum. Soerjono Soekanto dalam argumentasi yang lain mengatakan bahwa hukum yang baik adalah hukum yang berlaku atas dasar tiga faktor, yakni faktor yuridis, filosofis, dan sosiologis.¹⁰

Bahwa secara yuridis Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ telah dibentuk melalui prosedur dan oleh badan-badan tertentu. Maksudnya telah dibentuk oleh pemerintah dan dewak perwakilan rakyat. Namun, secara prosedur apakah normanya sesuai dengan nilai yang ada dalam UUD 1945? Secara filosofis, pasal tersebut belum sepenuhnya sesuai dengan cita-cita hukum masyarakat di bilangan Ngaglik, sebab bagi mayoritas narasumber pasal itu belum memuat mutu keadilan dan kemanfaatan. Dan, dalam arti sosiologis, kendati pasal ini dipaksakan berlaku (diterima atau tidak) senyatanya tidak betul-betul diterapkan oleh siswa-siswi SMAN 1 Ngaglik. Dengan demikian berakibat tak jarang terdapat perbedaan antara hukum tertulis yang dianggap sebagai kaidah ideal, dengan hukum dalam kenyataan dan pola-pola perikelakuan yang dikehendaki oleh masyarakat Ngaglik, khususnya para siswa SMAN 1 Ngaglik.

Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dibahas, dapat disimulkan setiap siswa di SMAN Ngaglik memiliki keterbatasan sumber daya dalam mekanisme antar-jemput, jarak rumah dan sekolah jauh, dan tidak adanya transportasi umum konvensional. Dengan demikian, hanya ada satu pilihan yang ditempuh yakni membawa sepeda motor sendiri ke sekolah walaupun secara aturan jelas mereka telah melanggar tapi karena lingkungan dan kondisi sosial yang menyebabkan mereka demikian.

Pertama, setiap orang tua atau keluarga siswa di SMAN 1 Ngaglik tidak semuanya memiliki kesempatan untuk mengantarkan anak mereka pergi ke sekolah karena alasan pekerjaan atau hal lainnya. Serta sebagian rumah mahasiswa memiliki jarak yang jauh dari sekolah, sehingga tidak mungkin berjalan kaki menuju sekolah. Sementara faktor eksternal ialah karena tidak adanya transportasi umum konvensional yang tersedia atau melewati sekolah. Atas dasar faktor itu semua para siswa berangkat dan pulang sekolah menggunakan sepeda motor, dalam arti mengemudikannya. Padahal tidak semua para siswa ini memiliki SIM, karena banyak yang usianya masih di bawah 17 (tujuh belah) tahun.

Kedua, pihak sekolah menanggapi persoalan ini dengan terbuka. Bahwa memang sebagian siswanya yang belum cukup umur tetapi sudah mengendarai sepeda motor ke sekolah telah melanggar ketentuan dalam Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ. Namun, tidak serta merta pelanggaran itu dijadikan pihak sekolah membatasi hak para siswa untuk mendapatkan hak mereka atas pendidikan. Karena mempertimbangkan faktor dan penyebab tadi, pihak sekolah tidak bisa melegitimasi bahwa mereka ada pelanggar. Namun, sekolah tetap menerapkan aturan bahwa hanya kelas 11 dan 12 saja yang sementara boleh membawa sepeda motor ke sekolah, sementara kelas 10 belum diperbolehkan.

Ketiga, melihat realitas yang ada di lapangan secara nyata, bahwa di lingkup SMAN 1 Ngaglik, Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ sebagai hukum normatif (*das sollen*) tidak bisa sesuai dengan apa yang dicita-citakannya. Ini karena bukti empiris para siswa tidak sepenuhnya mengimplementasikan aturan dalam pasal tersebut, sebagai bentuk kenyataan yang terjadi di lapangan (*das sein*). Legitimasi sosiologi hukum melihat bahwa tidak adanya keterhubungan

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, (Depok: Rajagrafindo Persada, 2013). Hal. 171.

antara norma dalam pasal ini dengan kondisi sosial dan lingkungan masyarakat yang ada. Soerjono Soekanto dalam argumentasi yang lain mengatakan bahwa hukum yang baik adalah hukum yang berlaku atas dasar tiga faktor, yakni faktor yuridis, filosofis, dan sosiologis. Secara yuridis aturan ini mungkin sudah sesuai, sementara secara filosofis dan sosiologis, belum mencapai pada taraf hukum yang diharapkan.

Daftar Pustaka

- Kumajas, Merry Lenda, Stince Sidayang, Marven A. Kasenda, dan Mesra Romi. 2023. “Analisis Sosiologi Hukum Maraknya Siswa di Amurang Membawa Kendaraan ke Sekolah Berdasarkan UU Nomor 22, Pasal 77 Ayat 1.” *Indonesian Journal of Sociology, Education, and Development* 41-49.
- Maulana, R.I., A.P. Dini, A. Sulfany, G.A.P. Maylendra, dan Z.M. Fitriana. Vol. 4 No. 1 2024. “Tinjauan Yuridis terkait Bahaya Berkendara bagi Anak di Bawah Umur.” *Indonesian Journal of Social Sciences and Humanities* 40-49.
- Rachmadiani, Adelia. Vol. 3 No. 1 2021. “Implementasi Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pengawasan kepada Calon Pengemudi saat Belajar Mengemudi.” *Al-Balad: Journal of Constitutional Law*.
- Ramadhan, Taufiq, Serasi Zendrato, C.K. Simbolo, A.Y. Siregar, A.A. Putri, V.F. Risdianto, Alvin Telaumbanua, dan D.P.C. Lubis. Vol. 9 No. 3 Maret 2025. “Analisis Kesadaran Masyarakat terhadap Hukum dan Aturan Lalu Lintas di Lampau Merah Aksara Pancing.” *Jurnal Multidisiplin Inovatif* 30-34.
- Azhari, Yulizar Baharudin, Auzar Ali, dan Syamsul Bahri. Vol. 8 No. 3 Desember 2024. “Pengawasan Keluarga terhadap Pengendara Motor Berusia di Bawah 17 Tahun di SMP Negeri 34 Pekanbaru Tahun 2023/2024.” *Jurnal Manajemen Pendidikan dan Pelatihan* 481-486.
- Abdulsyani. 1994. *Sosiologi: Skematika, Teori, dan Terapan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soekanto, Soerjono. 1997. *Pengantar Sosiologi Hukum*. Depok: Rajawali Press.
- . 2013. *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Depok: Rajagrafindo Persada.
- Statistik, Badan Pusat. 2025. *bps.go.id*. 30 Juni. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTk3NiMy/laju-pertumbuhan-penduduk.html>.