

# Tindak Lanjut Setelah Operasi Zebra

Oleh A. Sumlarsa

BELASAN ribu kasus pelanggaran lalu-lintas di jalan raya ditindak. Ribuan kendaraan bermotor disita dan ditahan di kantor-kantor Polisi berbagai kota, sementara 244 anggota Polisi sampai pertengahan bulan Agustus ini terkena sanksi karena indisipliner.

Untuk sementara sopir kendaraan umum banyak yang istirahat jumlah kendaraan angkutan umum menjadi kurang dari biasanya. Anak-anak sekolah yang tempat tinggalnya jauh banyak yang terlambat begitu juga sejumlah pegawai negeri sipil maupun swasta tidak sedikit yang telat masuk kantor.

Orang-orang yang mau membuat SIM dan yang menguruskan kendaraannya yang terkena tilang berjubel di berbagai kantor Polisi kota. Sementara jutaan rupiah hasil sidang tilang kendaraan masuk kas negara.

Itu semua adalah berita-berita yang muncul di berbagai surat kabar dan sementara media massa elektronika selama berjalannya operasi Zebra di seluruh wilayah Indonesia yang mulai sejak tanggal 25 Juli dan akan berakhir tanggal 25 Oktober 1985 mendatang.

Tentunya bukan sesuatu yang patut dibanggakan, karena yang terkena tindak itu adalah mereka yang melakukan pelanggaran lalu-lintas di jalan raya. "Suatu pelanggaran hukum dalam jumlah massal", kata Sarjana Hukum jebolan Unpad tahun 1968.

Namun masyarakat tidak cukup dengan "merasa prihatin" saja karena hal itu tidak menyelesaikan masalah. Dampak dari operasi Zebra ini sudah jelas, banyak yang positif di samping masih ada kekurangan-kekurangan yang harus diperbaiki.

Yang kini perlu segera diamati ialah penyebab utama dari kasus-kasus pelanggaran. Kenapa sampai terjadi pelanggaran hukum aturan lalu-lintas secara massal. Apakah memang ini ciri khas dalam suatu negara berkembang yang sedang membangun kesejahteraan rakyatnya?

Berdasarkan laporan-laporan Polisi di berbagai daerah mulai dari Jawa-Bali, Sumatera sampai Irian Jaya, kasus pelanggaran ter-

tidak memiliki SIM dan surat-surat kendaraan yang tidak lengkap.

Jenis kasus lainnya adalah kendaraan-kendaraan yang tidak dilengkapi kaca spion, lampu sinyal tidak jalan, klakson tidak bunyi, tidak memiliki kotak PPPK (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) dan alat kelengkapan lainnya.

Orang-orang begitu berani mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya tanpa memiliki SIM dan surat-surat kendaraan lainnya. Yang lebih memprihatinkan lagi adalah bahwa yang paling banyak terjerang operasi Zebra itu adalah kendaraan angkutan umum, padahal mereka berkaitan langsung dengan basid dan nyawa para penumpang.

Menjadi pertanyaan kini apakah kasus-kasus disebutkan karena sopir-sopir kendaraan umum di Indonesia ini begitu rendah disiplinnya untuk mentaati peraturan, ataulah ada penyebab lain kebodohan upamanya?

## Perlu prosedur progresif

Dalam setiap lembar STNK tercantum petunjuk sebagai berikut: "Ancaman hukuman tiga bulan atau denda Rp. 10.000,- (Pasal 132 UULAJR) bila pengemudi kendaraan di jalan tidak dapat menunjukkan STNK yang syah (pasal 5a UULAJR), atau karena STNK yang sudah tidak syah lagi (pasal 10 UULAJR).

Di bawahnya ada kata-kata "Perhatian", STNK tidak syah lagi, jika kendaraan yang ada pada STNK, atau sesudah dua bulan terhitung dari saat pemin-dahan tempat biasa kendaraan bermotor itu ke wilayah kekuasaan lain tempat pemberian STNK... dan seterusnya.

Tetapi nampaknya banyak diantara pemilik bermotor hampir-hampir tidak pernah membaca aturan hukuman yang tertulis jelas dalam setiap STNK itu.

Kalaupun mereka pembaca dan mau mengingatnya bukan aturan UULAJR (Undang-Undang Lalulintas Angkutan Jalan Raya)-nya tetapi "peringatan" yang menyangkut "denda" atas keterlambatan perpanjangan

STNK setiap tahunnya.

Dalam ketentuan itu disebutkan, denda 25 persen dari pokok pajak kendaraan bermotor (PKB) untuk setiap keterlambatan, dan denda 100 persen dari pokok sumbangan wajib SWDKLLJ (Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalulintas Jalan) berdasarkan SK Menteri Keuangan R.I. no.808/KMK.011/1982 tanggal 30 Desember 1982.

Kenapa demikian? Jawabnya ada pada sopir dan pemilik kendaraan itu sendiri.

"Denda itu menyangkut jumlah uang cukup besar dan tidak bisa kompromi di jalan. Lain halnya dengan soal ancaman hukuman karena tidak memiliki/membawa STNK atau SIM, masih bisa runding di tempat kalau terkena tilang", kata sopir-sopir dan pemilik kendaraan bermotor di Kantor Kota Besar Bandung katika ditanya oleh wartawan.

Mereka berada di situ sedang mengurus kendaraannya yang terkena operasi Zebra yang di antaranya ada yang tidak memiliki SIM yang syah untuk golongan kendaraan bermotor yang dikemudikannya.

Apa yang mereka ucapkan itu adalah pengalaman sehari-hari sebelum dilancarkannya operasi ZEBRA. Di antara mereka itu ada yang mengaku sudah berkali-kali terkena tilang dan selalu selamat. Tapi dalam operasi Zebra kali ini ia mengaku "mati kutu".

Dan pembicaraan dengan para pelanggan itu terungkap, "bukan kami tidak mau mantaati aturan, tetapi prosedur administrasi untuk penyelesaian surat-surat kendaraan, khususnya untuk perpanjangan STNK, tidak praktis dan tidak efektif.

Sebagai contoh, kata seorang laki-laki setengah baya pemilik kendaraan Colt mini, untuk per-

panjangan STNK yang berlangsung setiap tahun, diharuskan mengisi formulir permohonan yang sudah disediakan.

Formulir tersebut harus diisi pemilik kendaraan dengan dilampiri foto copy STNK yang mau diperpanjang, foto copy BKPM

dan yang aslinya pun harus dibawa, dua buah pasfoto pemilik yang tercantum dalam STNK/BPKB, cap jempol jari-jari pemilik dan tanda tangan pemohon/pemilik.

Bila kendaraannya milik jawatan/lembaga harus distempel dan diberi wewang harus ada surat kuasa dari pimpinan lembaga yang bersangkutan, terakhir di tempel materai Rp. 500,-

Untuk formulir permohonan memang tidak dipungut bayaran (mulai tahun 1984), tetapi selalu saja ada embel-embel yang harus dibeli umpamanya stiker FFI 1985 Rp 1000,- sumbangan KONDI untuk biaya PON Rp. 100,- (baisanya dengan izin SK Gubernur).

Cara-cara demikian sungguh tidak praktis dan menimbulkan "biaya tinggi". Padahal penyelesaian STNK ternyata tidak cukup sehari. Di Kantor Bersama Bandung, misalnya penyelesaian perpanjangan STNK makan waktu sampai lima hari, kadang-kadang satu minggu karena nomor plat baru belum selesai. Itu semua sebelum operasi Zebra.

"Yang menjengkelkan," kata seorang anggota ABRI berpakaian preman yang ditemu wartawan di kantor Poltabes Bandung awal Agustus, "saya kena denda cukup besar karena saya sedang bertugas ke luar Jawa pada saat STNK sepeda motor yang biasa dipakai oleh anaknya berakhir". Untul memperpanjangnya tidak bisa diwakili oleh anaknya.

Keluhan-keluhan semacam itu wajar, karena prosedur perpanjangan STNK selama ini terasa tidak praktis, kurangnya menunjang maksud pemerintah dengan sistem "satu atap" untuk mempercepat proses.

Apakah tidak lebih praktis kalau untuk perpanjangan STNK ini cukup dengan menyertakan STNK asli yang hampir habis masa lakunya di loket penerima di kantor bersama. Kalau perlu dilampiri, cukup dengan KTP pemilik atau KTP yang menyertakan dan ditinggalkan foto copynya.

Hal lain yang perlu difikirkan pula adalah kemungkinan untuk perpanjangan SIM berbagai golongan. Tidak perlu lagi terusan cap jempol, periksa golongan darah, diukur tingg badan dan dipotret di kantor Polisi. Cukup menyerahkan SIM yang habis masa lakunya, foto copy KTP dan surat keterangan berbadan sehat.

Sebab, dalam praktek lapangan, belum pernah ada kasus di mana Polisi atau DLLAJR memerintahkan pemilik SIM turun dan berdiri untuk diukur tinggi badan atau golongan darahnya serta disesuaikan dengan apa yang tercantum dalam SIM.

"Kecuali bagi yang baru m-

DEPARTEMEN KEHAKIMAN  
BADAN PEMBINAAN HUKUM NASIONAL  
JL. MAYOR JENDERAL SUYOYO-CILILITAN  
JAKARTA TIMUR

SUMBER : Berita Buana

HARI/TGL : Selasa 24-9-'85

HAL/KOL : Sambungan dari  
Cak. V hal. 4-6

KODE : 28

tuannya itu wajar" tutur Sofyan, seorang mahasiswa perguruan tinggi swasta di Bandung.

Sesuatu tata cara administrasi dan prosedur progresif untuk perpanjangan STNK dan perpanjangan SIM berbagai golongan, barangkali patut dipikirkan sebagai salah satu input dari operasi Zebra.

#### Pelanggaran masih terus

Dari pengamatan wartawan selama berlangsungnya operasi Zebra sampai menjelang akhir Agustus 1985, pelanggaran atas aturan lalulintas umum baik oleh kendaraan angkutan umum, preman maupun pejalan kaki pemakai jalan raya, masih terus berlangsung.

Pelanggaran terbanyak terjadi karena jumlah penumpang kendaraan umum selalu lebih dari ketentuan, berhenti di belokan atau tempat terlarang, menaikkan penumpang di tempat terlarang, sementara pejalan kaki menyeberang seandainya di luar tempat tempat yang sudah ditentukan.

Tanda uji yang ditetapkan DLLAJR bagi setiap kendaraan bermotor juga tidak pernah ditaati selama tidak ketemu polisi atau operasi Zebra. Kendaraan yang hanya boleh untuk 11 orang, diisi 17 orang, yang hanya sembilan orang diisi 14 orang.

Lalu siapa yang salah?

Kernetkah yang suka memaksa calon penumpang untuk naik kendaraannya, sopirkah yang jadi boss kernet, pemilik kendaraan yang menghendaki setoran tinggi, penumpangkah yang tidak mau tahu aturan mencegah kendaraan atau minta diturunkan di mana saja, atau petugas DLLAJR salah tulis angka dalam "tanda uji"?

"Kalau kendaraan itu cukup untuk 12 orang, tidak usah ditulis sembilan orang", kata sopir Colt umum jalur kota Bandung-Ciwidey.

"Penampungan harus mau disiplin agar tidak mau dipaksa kernet naik kendaraan kalau di dalamnya sudah cukup penumpang, jangan mau saja dijejalkan", sambung seorang laki-laki asal Majalaya di terminal Tegallega.

Pelanggaran jumlah penumpang ini bukan hanya oleh angkutan umum swasta, juga oleh milik BUMN (Badan Usaha Milik Negara) seperti DAMRI. Dengan berkurangnya angkutan umum kota dan antara kota, angkutan Damri jadi sasaran para calon penumpang.

Akibatnya jumlah kursi duduk yang tersedia untuk 40 orang, bisa dijejali 60 penumpang, berdesak-desak dan berdiri didalamnya. Hal itu tidak jarang menimbulkan "iri" sopir-sopir angkutan umum swasta, kenapa DAMRI yang juga melanggar aturan jumlah penumpang itu tidak ditindak.

Anehnya soal kelebihan penumpang ini, justru dimulai dari terminal keberangkatan yang biasa dijaga ketat oleh para petugas. Bukannya mereka mengingatkan para sopir untuk tidak mengangkut penumpang melebihi aturan, bahkan mereka sendiri ikut mengisikan calon penumpang ke dalam bus yang sudah penuh itu.

Dampak yang diharapkan dari operasi Zebra adalah yang positif. Walaupun hal itu tidak semudah yang seperti diperkirakan, tapi

bisa dimulai dari kesulitan ini. Tertibnya peralihan lintasan di berbagai kota selama operasi Zebra ini hendaknya tidak merupakan "tertib yang semu", di mana sistem kucing-kucingan antara sopir dengan petugas di jalan raya masih saja terjadi.

Untuk itu, selain para petugas dapat meringkus para pelanggar peraturan di jalan raya, juga mereka harus menemukan penyebab utama dan memperbaikinya misalnya dengan kemudahan-kemudahan pada penyelesaian surat-surat kendaraan, perpanjangan SIM, penempatan tanda-tanda (rambu-rambu) jalan yang tepat, pengawasan yang berkesinambungan dan tindakan yang tegas.

Juga akibat sampingan dari pelaksanaan operasi Zebra seperti berkurangnya jumlah angkutan umum, banyak sopir yang nganggur, berjubelnya calon penumpang di berbagai terminal, terlambatnya anak sekolah masuk kelas karena sulit kendaraan umum, hendaknya tidak terjadi terlalu lama.

Usaha-usaha seperti yang dilakukan oleh fihak kepolisian Kapolres Jakarta pusat yaitu menyebarkan buku pengetahuan berlalulintas kepada masyarakat, kebijakan Kapolda Jabar mengalihkan tanggungjawab pembuatan STNK dan BPKB serta mengadakan penyuluhan tanggungjawab pembuatan STNK dan BPKB serta mengadakan penyuluhan keliling "klinik pengemudi" ke berbagai daerah, perlu disambut dengan gembira.

Yang tidak kalah pentingnya adalah bahwa setelah operasi Zebra berakhir sarana dan pengawasan di jalanan hendaknya tidak menjadi lebih kendur.

Jika berbagai kemudahan yang wajar sudah diberikan, maka tidak ada alasan lagi bagi pemilik kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum untuk mengelakkan hukuman dan denda seperti tercantum dalam UULAJR. (ANSPEK)★