



Urgensi Pembuatan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi

The Urgency of Making Regulations of the Indonesian National Police Number 5 of 2021 concerning Control and Marking of Driving Licenses

Syugiarto*; M.Syukur

Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Pembangunan Palu

ARTIKEL INFO

* Corresponding author;
Ughenk007@gmail.com

Kata Kunci:

aliran masalah;
formulasi kebijakan;
pengaturan agenda;
pengaturan kapolri;

Keywords:

problem stream;
policy formulation;
agenda setting;
police chief regulation;

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi serta mengetahui lebih lanjut permasalahan yang tertuang dalam *problem stream* untuk mengetahui apakah masalah yang dikemukakan dalam *problem stream* cukup *urgent* sehingga perlu Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 perlu dibuat. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu studi pustaka. Hasil yang ditemukan dalam penelitian ini terlihat bahwa proses penentuan agenda setting pada Peraturan Kapolri telah sesuai jika kita mengacu pada Kingdon model. Namun pada bagian *problem stream*, pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi belum memenuhi persyaratan agar segera dibuat dalam bentuk peraturan, sebab Peraturan Kapolri tersebut hanya berfokus pada pengklasifikasian SIM C (SIM C, SIM C I dan SIM C II) berdasarkan kubikasi sepeda motor (Pasal 3 Ayat 2 Poin g, Poin h dan Poin i) sehingga urgensi pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi belum memenuhi persyaratan dari segi kebutuhan masyarakat dan juga dari segi mengurangi jumlah kecelakaan sepeda motor di Indonesia.

This study aims to determine the process of making the Regulation of the Head of the Indonesian National Police Number 5 of 2021 concerning Control and Marking of Driving Licenses and to find out more about the problems contained in the problem stream to find out whether the problems raised in the problem stream are urgent enough so that a Police Chief Regulation is needed. The Republic of Indonesia Number 5 of 2021 needs to be made. The method used in this research is literature study. The results found in this study show that the process of determining the agenda setting in the National Police Regulation is appropriate if we refer to the Kingdon model. However, in the problem stream section, the making of the Regulation of the Chief of Police of the Republic of Indonesia Number 5 of 2021 concerning Control and Marking of Driving Licenses has not met the requirements to be immediately made in the form of regulations, because the Regulation of the Chief of Police only focuses on classifying SIM C (SIM C, SIM C I and SIM C II) based on motorbike cubication (Article 3 Paragraph 2 Point g, Point h and Point i) so that the urgency of making Regulation of the Chief of Police of the Republic of Indonesia Number 5 of 2021 concerning Control and Marking of Driving Permits has not met the requirements in terms of community needs and also in terms of reducing the number of motorcycle accidents in Indonesia.



PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara hukum yang memiliki aturan hukum yang bersifat memaksa bagi setiap masyarakat yang tinggal di Indonesia. Sebagai negara hukum Indonesia berdasar atas hukum bukan hanya kekuasaan semata, sehingga di Indonesia kedudukan hukum berada pada posisi tertinggi (supremasi hukum/ rule of law) (Hamzah, 2018). Masalah lalu lintas bukan hanya soal kemacetan dan kecelakaan, tetapi banyak hal juga yang terjadi di lalu lintas (Sasambe, 2016). Kejadian kecelakaan lalu lintas (lalin) menjadi isu yang mengkhawatirkan bagi masyarakat Indonesia, karena banyak terjadi cedera berat dan meninggal (Djaja et al., 2016). Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan (Saputra, 2020). Pelanggaran lalu lintas tidak dapat dibiarkan begitu saja karena sebagian besar kecelakaan lalu lintas disebabkan karena faktor manusia pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas (Setiyanto; Gunarto; Sri Endah Wahyuningsih, 2017). Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang membutuhkan penanganan serius mengingat besarnya kerugian yang diakibatkannya (Sarmini, 2019). Seiring dengan meningkatnya mobilitas penduduk dan meningkatnya pengguna jalan kebutuhan untuk memiliki SIM-pun kian hari semakin meningkat. SIM atau Surat Izin Mengemudi merupakan suatu kartu yang melegalkan seseorang dapat mengemudikan suatu kendaraan, baik itu kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat (Review & 2019, 2018). Fungsi SIM ialah sebagai registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap mengemudi, untuk mendukung kegiatan pendidikan, penyidikan dan identifikasi forensik kepolisian. Berbagai sarana identifikasi seseorang bertitik tolak dari SIM akan diketahui identitas ciri-ciri fisik seseorang, disamping itu juga berfungsi sebagai tanda bukti bahwa pemegang SIM telah memiliki kemampuan, pengetahuan dan keterampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor tertentu (Sarmini, 2019). Dalam Pasal 77 Ayat 1 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa : “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan”. Jadi, masyarakat wajib memiliki lisensi atau surat izin dalam menggunakan kendaraan. Adapun klasifikasi SIM dibagi berdasarkan jenis kendaraan yang di gunakan, hal tersebut dijelaskan dalam Pasal 80 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu : 1). SIM A untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 KG; 2). SIM B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 KG; 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 KG; 4). SIM C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor, dan; 5). SIM D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat atau penyandang disabilitas.

Lebih lanjut dalam Pasal 88 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan tentang klasifikasi SIM untuk kendaraan umum, yaitu : 1). SIM A Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor umum dan barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 KG; 2). SIM B I Umum berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang umum dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 KG, dan; 3). SIM B II Umum berlaku untuk mengemudikan Kendaraan penarik atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 KG.

Pada 19 Februari 2021, Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) membuat aturan baru terkait SIM, yaitu Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi. Peraturan ini merupakan hasil perubahan dari peraturan sebelumnya, yaitu Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi. Adapun alasan dibuatnya peraturan yang disahkan pada 19 Februari 2021 tersebut dengan alasan bahwa Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat



Izin Mengemudi sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan teknologi dan informasi serta kebutuhan masyarakat, sehingga perlu diganti.

Dalam Pasal 3 Ayat 2 Poin (g), Poin (h) dan (i) dijelaskan tentang pembagian SIM C berdasarkan klasifikasi kendaraan bermotor. Adapun penjelasan tersebut yaitu :

1. Pasal 3 Ayat 2 Poin (g) : SIM C berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin sampai dengan 250 cc
2. Pasal 3 Ayat 2 Poin (h) : SIM C I berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin di atas 250 cc sampai dengan 500 cc atau Ranmor sejenis yang menggunakan daya listrik
3. Pasal 3 Ayat 2 Poin (i) : SIM C II berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin di atas 500 cc atau Ranmor sejenis yang menggunakan daya listrik.

Lebih lanjut dijelaskan dalam Pasal 8 Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi bahwa batas usia minimal untuk memiliki SIM C yaitu 17 tahun, SIM C I yaitu 18 tahun, dan SIM C II yaitu 19 tahun. Sedangkan dalam Pasal 3 Ayat 8 dan 9 dijelaskan bahwa untuk memiliki SIM C I dan SIM C II diwajibkan memiliki SIM satu tingkat di bawahnya minimal selama 1 tahun (12 bulan) sebelum dapat memiliki SIM C I atau SIM C II. Kebijakan ini menjadi suatu keharusan bagi pemilik kendaraan yang berkubikasi diatas 250 cc, sebab mereka akan melanggar aturan jika belum menaikan golongan SIM C mereka. Selain itu jika mengacu ke regulasi yang akan segera di implementasikan, maka pemilik kendaraan berkubikasi diatas 500 cc dapat menggunakan kendaraan mereka di jalan raya 2 tahun setelah memiliki SIM C. Kebijakan tentang pembagian SIM C menjadi 3 golongan / jenis (SIM C, SIM C I dan SIM C II) mulai berlaku Februari 2021 dan akan diterapkan pada Agustus 2021 (DetikOto, 2021; Ananda, 2021).

Tujuan penggolongan SIM C ini dilandasi oleh beberapa hal, yaitu keahlian dalam mengendarai motor berdasarkan kubikasi mesin kendaraanan mengurangi jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh keahlian seseorang dalam mengendarai kendaraan bermotor (Susetiyowati, 2018). Sepanjang tahun 2018 tercatat bahwa dari 196.457 kejadian, terdapat sekitar 73,49% kecelakaan yang melibatkan sepeda motor (Setijowarno, 2020), pada triwulan 1 dan 2 tahun 2019 terlihat bahwa kecelakaan sepedamotor yaitu sebanyak 72.338 kejadian (Lokadata, 2019) dan pada awal tahun 2020 antara bulan januari hingga bulan february sebanyak 144 kejadian (Lokadata, 2020). Kebijakan terkait penggolongan SIM C menjadi tiga jenis menuai pro dan kontra. Habiburokhman selaku wakil ketua umum partai gerindra mendukung adanya penggolongan SIM C berdasarkan kapasitas mesin sepeda motor (Arsari, 2020). Namun, Sony Susmana selaku pengamat keselamatan berkendara mengemukakan bahwa pengklasifikasian SIM C hanya menjadi suatu pembatas bagi jenis motor dan pengendara, tetapi tidak membentuk pengendara agar memiliki kompetensi yang cukup untuk mengendarai kendaraan bermotor (Sitohang, 2014). Hal ini sesuai dengan pernyataan yang dikemukakan oleh Budi Setiyadi selaku dirjen perhubungan darat Kementerian Perhubungan, ia menjelaskan bahwa Faktor utama terjadinya kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh pengendara itu sendiri (S Sadono -, 2015).

Kebijakan publik sendiri merupakan keputusan yang dibuat suatu negara, khususnya pemerintah yang mana dijadikan sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan suatu negara (R.Nugroho., 2008). Studi kebijakan publik sendiri memiliki tiga manfaat penting, yaitu sebagai pengembangan ilmu pengetahuan, meningkatkan profesionalisme praktis serta untuk tujuan politik (Anderson, 1979). Anderson (1979) menjelaskan bahwa proses kebijakan publik dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu : 1). Formulasi masalah; 2). Formulasi kebijakan; 3). Penentuan kebijakan; 4). Implementasi, serta; 5). Evaluasi. Sedangkan menurut Howlett & Ramesh (1995), proses kebijakan publik terdiri dari lima bagian, yaitu : 1). Penyusunan agenda; 2). Formulasi kebijakan; 3). Pembuatan kebijakan; 4). Implementasi kebijakan, dan 5). Evaluasi kebijakan. Kingdon (1984) menjelaskan bahwa dalam menentukan suatu agenda kebijakan diperlukan untuk mengetahui policy window terlebih dahulu. Namun, untuk menentukan policy window



tersebut, harus menyatukan problem stream, proposal / policy stream serta political stream di titik tertentu.

Berdasarkan beberapa penjelasan di atas dapat diketahui bahwa untuk menentukan suatu kebijakan tidak serta merta hanya diputuskan secara sepihak. Maka dari itu, penulis ingin meneliti apakah Peraturan KAPOLRI Nomor 5 Tahun 2021 perlu dibuat. Untuk itu, hal pertama yang akan dilakukan peneliti yaitu melihat penentuan agenda kebijakan yang dijadikan landasan pembuatan peraturan KAPOLRI tersebut dengan menggunakan model Kingdon (1984). Setelah itu, peneliti akan mengkaji lebih dalam pada bagian problem stream Peraturan KAPOLRI tersebut.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *library research* / studi pustaka. Studi kepustakaan sendiri merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan cara menelaah buku, literatur, catatan serta laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang akan dipecahkan (Riady Ibnu Khaldun et al., 2019). Lebih lanjut dijelaskan bahwa studi kepustakaan merupakan suatu kajian teoritis, referensi serta literatur ilmiah lainnya yang berkaitan dengan budaya, nilai dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang akan diteliti (Sugiyono, 2014).

HASIL DAN DISKUSI

Penentuan Agenda Kebijakan Dalam Proses Pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi

Seperti yang telah dijelaskan pada bagian pendahuluan, Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi menuai pro dan kontra terkait pengimplementasiannya. Untuk melihat bagaimana model penentuan agenda kebijakan dalam pembuatan Peraturan KAPOLRI tersebut, maka dalam tulisan ini akan menggunakan Kingdon's model (1984).

1. Problem Stream

Dalam model Kingdon, *problem stream* yaitu masalah yang terjadi sebelum dibuatnya suatu agenda kebijakan. Mengacu ke penelitian yang akan diteliti, maka masalah utama yang menyebabkan dibuatnya Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi yaitu :

- Jumlah kecelakaan sepeda motor yang terus meningkat tiap tahunnya
- Keahlian pengendara dalam mengendarai sepeda motor yang mana dibagi berdasarkan kubikasi sepeda motor.

2. Policy / Proposal Stream

Dalam model Kingdon, *policy / proposal stream* merupakan proses dimana bertarungnya suatu ide atau gagasan yang mana akan menjadi suatu bentuk proposal kebijakan. Mengacu ke penelitian yang akan diteliti, maka pihak yang terlibat dalam proses pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi antara lain :

- Korlantas Polri

Korlantas Polri (Koordinator Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia) merupakan suatu divisi atau badan yang dimiliki oleh POLRI dalam mengurus ketertiban lalu lintas. Dalam hal ini korlantas polri berperan sebagai pihak yang menerima masukan dari beberapa pihak yang mana nantinya akan dikembangkan untuk mengatasi permasalahan kecelakaan sepeda motor yang terus meningkat.

- Komisi III DPR-RI

Komisi III DPR-RI merupakan mitra kerja POLRI di bagian legislatif. Mereka sebagai representatif dari masyarakat meminta agar permasalahan tersebut dapat segera diselesaikan,



dengan catatan bahwa agar masyarakat tidak dirugikan dengan hasil keputusan yang nantinya akan diambil

- Dirjen Perhubungan Darat

Dirjen Perhubungan Darat merupakan salah satu dirjen Kementerian perhubungan yang mana bertugas mengurus transportasi darat. Dalam hal ini dirjen perhubungan darat berperan sebagai suatu lembaga yang dapat memberikan masukan bagi korlantas polri karena mereka memiliki tupoksi yang sama, yaitu pada bidang lalu lintas.

3. *Political Stream*

Dalam model Kingdon, *political stream* mengacu pada proses dimana pihak tertentu dapat mendorong maupun menahan suatu permasalahan menjadi kebijakan. Pada bagian ini, berdasarkan apa yang akan diteliti maka pihak yang terlibat yaitu :

- Media Massa

Media Massa merupakan pihak yang dapat memberikan informasi secara berkelanjutan kepada masyarakat agar mengetahui permasalahan terkait terbitnya Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi.

- Masyarakat

Pihak yang menerima dampak terciptanya suatu kebijakan, dalam hal ini yaitu Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi.

- Pengamat Keselamatan Berkendara

Pihak yang dapat diminta pendapatnya terkait proses pembuatan regulasi terkait permasalahan kecelakaan sepeda motor. Sebab mereka dapat melihat permasalahan tersebut secara objektif dari sudut pandang pengendara sepeda motor pada sisi keselamatan berkendara.

4. *Policy Window*

Policy Window atau jendela kebijakan merupakan tahap dimana *problem stream*, *proposal/policy stream* dan *political stream* bertemu di satu titik tertentu sehingga terciptanya suatu kebijakan. Berdasarkan hal tersebut, pada bagian ini terlihat adanya interaksi untuk mengatasi permasalahan kecelakaan sepeda motor yang meningkat tiap tahunnya, yaitu dengan menerbitkan regulasi untuk mengukur keahlian pengendara berdasarkan jenis sepeda motor yang merekaendarai.

5. *Policy Entrepreneur*

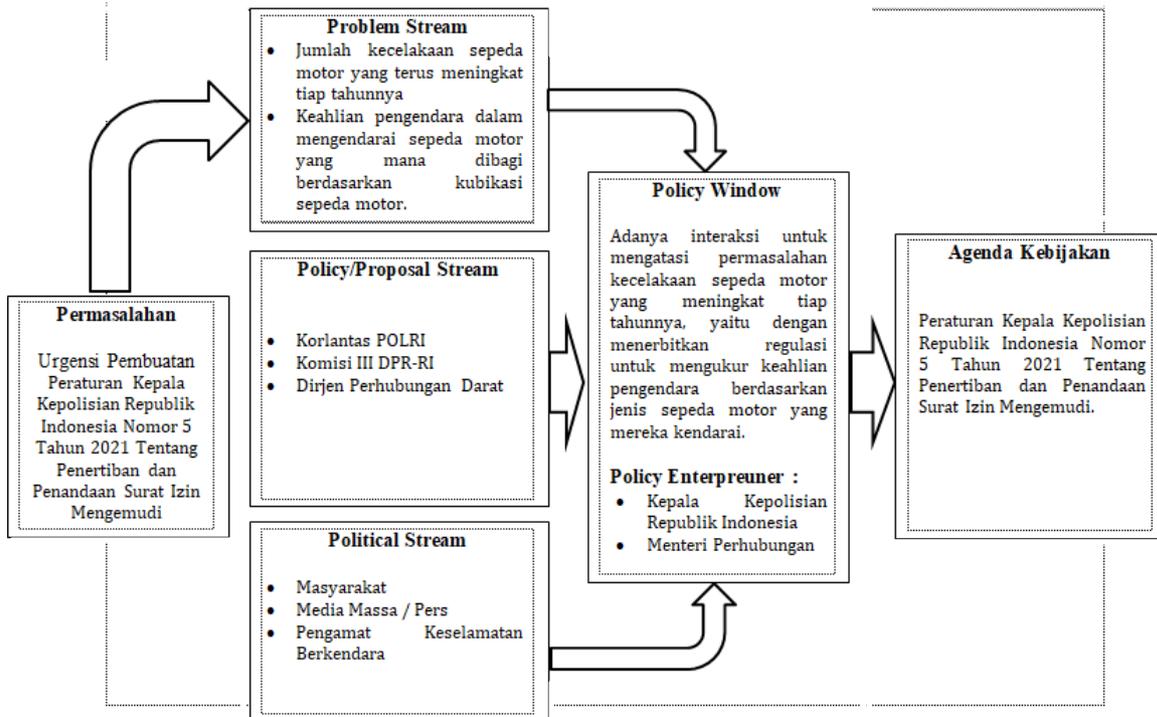
Policy Entrepreneur mengacu pada pihak individu atau organisasi baik dari dalam atau luar pemerintahan yang mengidentifikasi, membentuk, dan mendorong perhatian aktor kebijakan lain terhadap masalah dan atau solusi yang sedang dikaji. Pada bagian ini, pihak tersebut yaitu Kapolri dan Menteri Perhubungan

6. *Policy Agenda / Agenda Kebijakan*

Pada bagian ini merupakan suatu hasil yang diperoleh dari proses interaksi Kingdon Model. Adapun hasil yang terlihat pada *policy agenda* atau agenda kebijakan ini yaitu draft awal atau rancangan perkapolri terkait hal tersebut. Dari draft awal atau rancangan tersebut lahir Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi.



Gambar 1
Skema Agenda Kebijakan



Dari skema yang ada pada gambar 1 terlihat bahwa dengan menggunakan model Kingdon (1984) dapat diketahui bahwa proses pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi memiliki jalan yang panjang dan melibatkan beberapa pihak sebelum regulasi tersebut diterbitkan.

Apakah Permasalahan Yang Tertuang Dalam *Problem Stream* Cukup Urgent Sehingga Menjadi Landasan Terciptanya Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban Dan Penandaan Surat Izin Mengemudi ?

Seperti yang telah dijelaskan pada bagian pendahuluan, diketahui bahwa pada tahun 2018 terjadi kecelakaan sepeda motor dengan tingkat presentase sebanyak 73,49% dan pada tahun 2019 – 2020 jumlah kecelakaan sepeda motor juga terus meningkat. Mengacu ke hal tersebut, maka permasalahan awal yang muncul pada bagian *problem stream* yaitu Jumlah kecelakaan sepeda motor yang terus meningkat tiap tahunnya. Penyebab kecelakaan sepeda motor mayoritas disebabkan oleh pengendara itu sendiri. Adapun penyebab terjadinya kecelakaan sepeda motor yang disebabkan oleh pengendara antaralain : kurangnya konsentrasi di jalan raya pada saat berkendara, berperilaku tidak tertib pada saat berkendara dan mendahului kendaraan lain (Berita Otomotif, 2020). Faktor pengendara sebagai penyumbang terbesar kecelakaan sepeda motor juga terlihat di Kota Gorontalo, yaitu sebanyak 83% (Katili, Hiola & Bialangi, 2016). Kurangnya disiplin pengendara dalam mengendarai sepeda motor, memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, emosi pengendara serta kurangnya konsentrasi pengendara menyebabkan terjadinya kecelakaan sepeda motor (Suraji, Cakrawala, Tjahjono & Effendy, 2010). Hal ini memperlihatkan bahwa tingkat kecelakaan sepeda motor memiliki hubungan dengan keahlian pengendara dalam mengendarai sepeda motor yang menjadi salah satu permasalahan yang tertuang dalam *problem stream*. Permasalahan ini cukup *urgent*



sehingga perlu dibuatkan suatu aturan yang mengatasi masalah tersebut.

Namun, untuk mengklasifikasikan SIM C berdasarkan kubikasi sepeda motor belum dapat menjamin bahwa jumlah kecelakaan sepeda motor dapat berkurang dan juga pengklasifikasian tersebut tidak menjamin bahwa keahlian pengendara dalam mengendarai sepeda motor akan meningkat. Mengacu ke penjelasan Sony Susmana selaku pengamat keselamatan berkendara pada bagian pendahuluan bahwa pengklasifikasian SIM C tidak membentuk pengendara agar memiliki kompetensi yang cukup untuk mengendarai kendaraan bermotor (Arifin, 2021), maka yang harus diperhatikan yaitu kompetensi atau keahlian pengendara. Mereka dapat memperoleh SIM C setelah memenuhi persyaratan yang dibutuhkan. Pada Pasal 7 Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi telah dijelaskan bahwa persyaratan penerbitan SIM yaitu: 1) Usia; 2) Administrasi; 3) Kesehatan, dan; 4) Lulus Ujian.

Mengacu ke penjelasan bahwa kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh pengendara itu sendiri, maka yang perlu diperhatikan yaitu persyaratan kesehatan berupa kesehatan rohani pengendara. Pada Pasal 12 Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi dijelaskan bahwa :

1. Kesehatan rohani sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 huruf b, dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek:
 - Kemampuan kognitif
 - Kemampuan psikomotorik
 - Kepribadian.
2. Pemeriksaan psikologi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh psikolog Polri atau psikolog di luar Polri yang telah mendapat rekomendasi dari Biro Psikologi Staf Sumber Daya Manusia Polri atau Bagian Psikologi Biro Sumber Daya Manusia Kepolisian Daerah.
3. Pemeriksaan psikologi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibuktikan dengan surat keterangan lulus tes psikologi.
4. Surat keterangan lulus uji psikologi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat digunakan paling lama 6 (enam) bulan sejak diterbitkan.

Untuk menghindari kecelakaan sepeda motor, seharusnya kepolisian lebih memperhatikan aspek kesehatan rohani bagi pengendara. Sebab, faktor utama kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh manusia atau pengendara itu sendiri, yang mana penyebab terjadinya kecelakaan akibat pengendara antara lain :

- Kurangnya konsentrasi pengendara di jalan raya pada saat berkendara
- Berperilaku tidak tertib pada saat berkendara atau kurangnya disiplin pengendara dalam mengendarai sepeda motor
- mendahului kendaraan lain
- memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi
- Emosi pengendara pada saat mengendarai sepeda motor

Tes psikologi untuk mengetahui kesehatan rohani calon penerima SIM C harus dilakukan dengan mempertimbangkan kestabilan emosi pengendara, disiplin pengendara serta konsentrasi pengendara dalam mengendarai sepeda motor.

POLRI yang merupakan suatu instansi penerbit Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi seharusnya perlu mengkaji lebih dalam faktor kecelakaan sepeda motor sebelum mengeluarkan peraturan tersebut. Sebab perbedaan antara Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 dan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 hanya berfokus pada pengklasifikasian SIM C berdasarkan kubikasi kendaraan, dan bukan merubah ketentuan tes kesehatan dan tes ujian (praktek dan



teori) agar hanya orang yang memenuhi persyaratan dari sisi kestabilanemosional yang dapat memperoleh SIM motor atau SIM C.

KESIMPULAN

Berdasarkan apa yang telah dijelaskan pada bagian pembahasan dapat disimpulkan bahwa proses penentuan agenda seting pada Peraturan Kapolri telah sesuai jika kita mengacu pada Kingdon model. Namun pada bagian *problem stream*, pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi belum memenuhi persyaratan agar segera dibuat dalam bentuk peraturan, sebab Peraturan Kapolri tersebut hanya berfokus pada pengklasifikasian SIM C (SIM C, SIM C I dan SIM C II) berdasarkan kubikasi sepeda motor (Pasal 3 Ayat 2 Poin g, Poin h dan Poin i) dan proses seleksi bagi calon penerima SIM C tidak mengalami perubahan. Untuk itu, urgensi pembuatan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban dan Penandaan Surat Izin Mengemudi belum memenuhi persyaratan dari segi kebutuhan masyarakat dan juga dari segi mengurangi jumlah kecelakaan sepeda motor di Indonesia.

REFERENSI

- Anderson, J. (1979). *Public Policy Making*.
https://scholar.google.co.id/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=Anderson.+J.+%281979%29.+Public+Policy+Making&oq=an
- Arsari. (2020). Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Sebagai Alat Transportasi Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Di Indonesia. *E-Journal.Unair.Ac.Id*. <https://doi.org/10.20473/jd.v3i3.18629>
- Djaja, S., Widyastuti, R., Tobing, K., Lasut, D., & Irianto, J. (2016). *Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia, Tahun 2010-2014*.
- Hamzah, M. D. (2018). Penegakan Hukum Pada Kasus Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang. *Jurnal Daulat Hukum*, 1(1), 43-52.
- R.Nugroho. (2008). *Public Policy*.
https://scholar.google.co.id/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=Nugroho.+R.+%282008%29.+Public+Policy&oq=nu
- Review, A. S.-S. L., & 2019, undefined. (2018). Kualitas Pelayanan Surat Izin Mengemudi (SIM) Pada Kantor Satuan Lalu Lintas Polres Karimun. *Ejournal.Lldikti10.Id*, 2(2), 34.
<http://ejournal.lldikti10.id/index.php/soumlaw/article/view/4231>
- Riady Ibnu Khaldun, Syugiarto, & Yulizar Pramudika Tawil. (2019). Analisis Kebijakan Penanggulangan Bencana (Studi Kasus PERDA Kota Palu Nomor 5 Tahun 2011). *Journal of Public Administration and Government*, 1(2), 62-68. <https://doi.org/10.22487/jpag.v1i2.32>
- S Sadono -. (2015). Budaya Tertib Berlalu-Lintas: Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung. *E-Jurnal.Lppmunsera.Org*. <http://ejournal.lppmunsera.org/index.php/LONTAR/article/view/536>
- Saputra, A. D. (2020). *Kepatuhan Terhadap Peraturan Lalu Lintas Para Pengendara Di Perkotaan*. 4(November 2011).
- Sarmini, A. (2019). *Kualitas Pelayanan Surat Izin Mengemudi (SIM) Pada Kantor Satuan Lalu Lintas Polres Karimun*. 11(1), 1-14. http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_M_ELESTARI
- Sasambe, R. O. (2016). *Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas Oleh Kepolisian*. 18(2), 22280.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jplph.2009.07.006%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.neps.2015.06.001%0A>



-
- <https://www.abebooks.com/Trease-Evans-Pharmacognosy-13th-Edition-William/14174467122/bd>
Setiyanto; Gunarto; Sri Endah Wahyuningsih. (2017). Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 12(4), 754–766.
<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku/article/viewFile/2293/1721>
- Sitohang, A. (2014). *Kajian Tentang Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (Sim) Demi Tercapainya Ketertiban Lalu Lintas*. <http://digilib.unimed.ac.id/id/eprint/18124>
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. https://scholar.google.co.id/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=sugiyono+2014+Metode+Penelitian+Pendidikan+Pendekatan+Kuantitatif%2C+Kualitatif%2C+dan+R%26D&btnG=
- Susetiyowati, I. (2018). *Usia Sebagai Syarat Memperoleh Sim C Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Bojonegoro*. <http://repository.unigoro.ac.id/111/1/BAB I.pdf>