



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Terakreditasi A

SK BAN -PT NO: 3100/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/A/V2020

**Nilai – Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat
Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung**

Skripsi

Diajukan untuk Ujian Sidang Jenjang Sarjana
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Oleh

Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra

2016310008

Bandung

2021



Parahyangan Catholic University
Faculty of Social and Political Science
Public Administration Department

Accredited A

SK BAN -PT NO: 3100/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/A/V2020

**Driving Competency Values in Driving License
Examination at Polrestabes Bandung**

Thesis

Submitted for the Undergraduate Level Trial Examination
Public Administration Study Program

By

Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra

2016310008

Bandung

2021



Universitas Katolik Parahyangan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Terakreditasi A

SK BAN -PT NO: 3100/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/A/V2020

**Nilai – Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat
Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung**

Skripsi

Oleh

Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra

2016310008

Pembimbing

Tutik Rachmawati, Ph.D

Bandung

2021

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik**



Tanda Persetujuan Skripsi

Nama : Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra
NPM : 2016310008
Judul : Nilai — Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung

Pembimbing,

Tutik Rachmawati, Ph.D

Mengetahui,

Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik

Trisno Sakti Herwanto, S. IP., MPA.

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan Administrasi Publik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra
Nomor Pokok : 2016310008
Judul : Nilai-Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana
Pada Selasa, 26 Januari 2021
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua sidang merangkap anggota
Gina Ningsih Yuwono, Dra., M.Si. :

Sekretaris
Tutik Rachmawati, Ph.D :

Anggota
Hubertus Hasan, Drs., M.Si. :

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra
NPM : 2016310008
Jurusan/Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Judul : Nilai – Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar

Bandung, 14 Januari 2021



Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra

HASIL UJI PLAGIARISME

Draft Skripsi Ramadhio Naufal FIX

ORIGINALITY REPORT

20%	19%	8%	12%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	pt.scribd.com Internet Source	2%
2	ngada.org Internet Source	2%
3	www.makalah-nkp.com Internet Source	1%
4	sim.korlantas.polri.go.id Internet Source	1%
5	www.scribd.com Internet Source	1%
6	simpolrestabesbandung.blogspot.com Internet Source	<1%
7	Budi Sitorus, Christina Natalia Sitorus. "Peningkatan Kompetensi Pengemudi dan Standar Kelulusan Dalam Penerbitan Surat Izin Mengemudi (Studi Kasus di DKI Jakarta)", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2020 Publication	<1%

blog.lapor.go.id

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR GAMBAR	vii
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	x
KATA PENGANTAR	xii
BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1. 1 Latar Belakang	1
1. 2 Rumusan Masalah	14
1. 3 Tujuan Penelitian.....	14
1. 4 Manfaat Penelitian.....	15
BAB 2	16
TELAAH TEORITIK	16
2. 1 Surat Izin Mengemudi	16
2. 2 Ujian Surat Izin Mengemudi	17
2.2.1 Ujian SIM di Negara Lain	21
2. 3 Faktor yang Memengaruhi Keamanan Berkendara.....	27
2.3.1 Perilaku dalam Berkendara.....	30
2.3.2 Kemampuan dalam Berkendara.....	33
2.3.3 Pengetahuan dalam Berkendara.....	37
2. 4 Konsep Kompetensi Berkendara.....	41
2.4.1 Konsep Kompetensi.....	41
2.4.2 Konsep Berkendara.....	44
2.4.3 Kompetensi Berkendara.....	48
2. 5 Model Penelitian	63
BAB 3	64
METODE PENELITIAN.....	64

3. 1 Rancangan Penelitian	64
3. 2 Tipe Penelitian.....	65
3. 3 Lokasi Penelitian	66
3. 4 Operasionalisasi Variabel.....	67
3. 5 Sumber Data.....	71
3.5.1 Sumber Data Primer	71
3.5.2 Sumber Data Sekunder	72
3. 6 Prosedur Pengumpulan Data	73
3.6.1 Studi Dokumen	73
3.6.2 Wawancara	74
3.6.3 Observasi	76
3. 7 Analisis Data	76
3. 8 Pengecekan Keabsahan Data.....	77
BAB 4	80
TEMUAN	80
4. 1 Ujian SIM Menguji Pengetahuan.....	80
4.1.1 Ujian SIM Menguji Informasi	80
4.1.2 Ujian SIM Menguji Penggunaan Informasi.....	88
4. 2 Ujian SIM Menguji Keterampilan.....	94
4.2.1 Ujian SIM Menguji Kemampuan Fisik	95
4.2.2 Ujian SIM Menguji Kemampuan Mental	101
4.2.3 Ujian SIM Menguji Kemampuan Berkendara	105
4. 3 Ujian SIM Menguji Perilaku	119
4.3.1 Ujian SIM Menguji Respon Terhadap Stimulasi Internal	119
4.3.2 Ujian SIM Menguji Respon Terhadap Stimulasi Eksternal	125
4. 4 Pengujian Kompetensi Berkendara Pada Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012.....	134
BAB 5	149
PEMBAHASAN.....	149
5. 1 Pengetahuan	149

5.1.1 Ujian SIM Menguji Informasi Berkendara.....	150
5.1.2 Ujian SIM Menguji Penggunaan Informasi Berkendara	151
5. 2 Keterampilan	153
5.2.1 Ujian SIM Menguji Kemampuan Fisik	153
5.2.2 Ujian SIM Menguji Kemampuan Mental	155
5.2.3 Ujian SIM Menguji Kemampuan Berkendara	156
5. 3 Perilaku.....	157
5.3.1 Ujian SIM Menguji Respon Terhadap Stimulasi Lingkungan Internal....	158
5.3.2 Ujian SIM Menguji Respon Terhadap Stimulasi Lingkungan Eksternal .	159
BAB 6	161
KESIMPULAN DAN SARAN.....	161
6. 1 Kesimpulan.....	161
6. 2 Saran.....	162
DAFTAR PUSTAKA	164

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Jumlah Kecelakaan Mengakibatkan Cedera Menurut Kelompok Umur	6
Gambar 1. 2 Jumlah Kecelakaan Mengakibatkan Kematian Menurut Kelompok Umur	7
Gambar 4. 1 Ruangan Ujian Teori Polrestabes Bandung	86
Gambar 4. 2 Pengarahan Peserta Ujian Praktik Roda Dua	113
Gambar 4. 3 Jalur Zig - Zag Ujian Praktik Roda Dua	113
Gambar 4. 4 Jalan Angka Delapan Ujian Praktik Roda Dua	114
Gambar 4. 5 Jalur Pengereman Mendadak Ujian Praktik Roda Dua	114
Gambar 4. 6 Jalur U - Turn Ujian Praktik Roda Dua	115
Gambar 4. 7 Uji Parkir Paralel Roda Empat	116
Gambar 4. 8 Uji Parkir Seri Roda Empat	116
Gambar 4. 9 Uji Tanjakan Roda Empat	117
Gambar 4. 10 Ujian Simulator Roda Empat	132
Gambar 4. 11 Ujian Simulator Roda Dua	132

ABSTRAK

Nama : Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra
NPM : 2016310008
Judul : Nilai-Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis nilai-nilai kompetensi berkendara yang diujikan pada ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung. Analisa dilakukan dengan menggunakan nilai-nilai kompetensi berkendara, yaitu (1) pengetahuan, (2) keterampilan, dan (3) perilaku.

Metode yang dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, dengan jenis penelitian deskriptif untuk mengambil pemahaman terhadap nilai-nilai kompetensi berkendara yang ada pada ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung. Dalam penelitian ini data dikumpulkan dengan melakukan wawancara mendalam kepada 6 anggota Unit Registrasi dan Identifikasi Polrestabes Bandung yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan ujian Surat Izin Mengemudi di wilayah Kota Bandung, 12 orang peserta ujian Surat Izin Mengemudi, dan studi dokumen Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi sebagai dasar hukum pelaksanaan ujian SIM di seluruh Indonesia.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa nilai kompetensi berkendara yang belum diujikan secara sempurna oleh Polrestabes Bandung. Nilai-nilai kompetensi berkendara yang belum diujikan secara sempurna adalah (1) keterampilan dan (2) perilaku. Penelitian ini juga menemukan bahwa ujian SIM di Polrestabes Bandung belum dilakukan sesuai dengan Peraturan Kapolri Nomor 9

Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi sebagai dasar hukum pelaksanaan ujian SIM. Maka, saran yang diberikan dari hasil penelitian ini adalah untuk melakukan pengujian SIM sebagaimana diatur Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi, karena pelaksanaan ujian SIM dalam peraturan tersebut telah mencerminkan nilai-nilai kompetensi berkendara.

Kata kunci: *surat izin mengemudi, ujian surat izin mengemudi, kompetensi berkendara*

ABSTRACT

Name : Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra
NPM : 2016310008
Title : *Driving Competency Values in Driving License Examination at Polrestabes Bandung*

This study aims to analyse the driving competency values tested on the driving license examination at Polrestabes Bandung. The analysis was carried out using the driving competency values, namely (1) knowledge, (2) skills, and (3) behavior.

Qualitative method is used in this research, with a descriptive type of research to take an understanding of the driving competency values that are on the driving license examination at Polrestabes Bandung. In this study, data were collected by conducting in-depth interviews with 6 members of the Unit Registrasi dan Identifikasi Polrestabes Bandung who are responsible for implementing the driver license examination in the Bandung City area, 12 participants in the driving license examination, and a study of Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi as the legal basis for implementing driver license examination throughout Indonesia.

The results showed that there are several driving competency values that have not been tested perfectly by Polrestabes Bandung. Driving competency values that have not been tested perfectly are (1) skills and (2) behavior. This study also found that the driving license examination at Polrestabes Bandung was not carried out in accordance with Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi as the legal basis for implementing the driver license examination. So, the suggestion given from the results of this study is to test the driver's license as regulated by Peraturan

Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi, because the implementation of the driver license examination in this regulation reflects the driving competency values.

Keywords: *driving license, driving license examination, driving competence*

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena pada proses penulisan skripsi “Nilai-Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat Izin di Polrestabes Bandung” ini, telah bertemu dengan banyak orang yang memberikan bantuan, masukan, ilmu, serta inspirasi yang tak bisa penulis hargai dengan rupiah.

Penulis mengucapkan terima kasih atas bimbingan luar biasa yang telah diberikan oleh Ibu Tutik Rachmawati selama penulisan skripsi ini, dan dengan semua waktu yang telah beliau sisihkan demi memberikan inspirasi dan ilmu yang tak hanya membantu penulis menyelesaikan skripsi ini, namun juga membantu penulis memiliki pengalaman hidup baru yang berarti.

Rasa syukur itu juga penulis sampaikan dengan ucapan terimakasih yang begitu besar, kepada seluruh Dosen Ilmu Administrasi Publik Universitas Katolik Parahyangan, yang selama masa studi penulis, memberikan begitu banyak pengalaman menyenangkan dan menyedihkan, yang membuat diri penulis, dengan maksud yang baik, bukan lagi orang yang sama seperti saat pertama kali penulis menginjakkan kaki di Kampus Universitas Katolik Parahyangan.

Tak lupa, penulis juga mengucapkan terima kasih secara tulus kepada kedua orang tua penulis. Karena dengan pengalaman hidup yang diberikan oleh mereka, penulis dapat belajar untuk menjadi seseorang yang bijak dalam berlaku, dan mengerti bahwa kebahagiaan tak dapat memiliki arti yang sama bagi semua orang.

Kemudian, akan menjadi penyesalan bagi hidup penulis, jika tidak mengucapkan terima kasih kepada Dr. Elvine Gunawan, yang membantu raga dan pikiran penulis untuk dapat percaya bahwa penulis bisa mengatasi rintangan yang hadir dalam hidup penulis. Hal ini juga berlaku pada Khintania Wardhana Putri, yang lewat ucapan dan eksistensinya mengajak penulis untuk dapat selalu menaruh kaki penulis di depan kaki lainnya untuk berjalan melewati segala rintangan bersama-sama di saat raga penulis merasa tak mampu untuk melakukannya.

Penulis juga mengucapkan terima kasih dengan sepenuh hati penulis kepada teman-teman penulis dari Administrasi Publik 2016, yang membagi tawa dan warna baru bagi kehidupan penulis di kampus jingga, serta kepercayaannya selama ini atas kehadiran penulis sebagai bagian dari kalian. Selain itu, kepada Kemal, yang tak terasa telah bersama-sama tertawa dan belajar di dunia ini selama penulis pertama kali menginjakkan kaki ke bangku sekolah. Kenny, Erlangga, dan Syifa, yang menemani masa-masa remaja penulis dengan kesederhanaan, dan kehangatan. Juga untuk seluruh teman-teman penulis yang datang dan pergi selama penulis hidup di dunia ini, terima kasih.

Bandung, 14 Desember 2021

Ramadhio Naufal Kahfi Sembada Putra

BAB 1

PENDAHULUAN

1. 1 Latar Belakang

Saat ini, permasalahan lalu lintas di Indonesia menjadi hal yang patut diperhatikan. Bahkan menurut WHO, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian terbanyak ke – 8 bagi manusia, dan penyebab kematian pertama bagi anak-anak dan dewasa muda umur 5 sampai 29 tahun di seluruh dunia¹. Kemudian, pada tahun 2017, setidaknya setiap jam rata-rata 3 orang meninggal akibat kecelakaan jalan di Indonesia, dengan faktor manusia yang mendominasi akibat kecelakaan di angka 61%². Di Indonesia sendiri, kecelakaan lalu lintas menjadi pemandangan yang umum setiap harinya, hal ini dibuktikan dengan data Badan Pusat Statistik (*BPS*), yang mencatat kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas yang meningkat tiap tahunnya sejak tahun 2014. Terdapat 95.906 kecelakaan yang tercatat BPS, dan kemudian menunjukkan tren yang terus meningkat hingga 109.215 kecelakaan di tahun 2018³. Pertumbuhan per tahun akan kecelakaan lalu lintas pun meningkat cukup signifikan, menurut BPS, sejak tahun 2014 hingga 2018, rata-rata pertumbuhan kecelakaan di Indonesia berada di angka 3,30 persen.

¹ World Health Organization. 'Global Status Report on Road Safety 2018.' (Geneva: World Health Organization, 2018). Hal. 6.

² Kominfo. "Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan." *Kementerian Komunikasi dan Informatika*, 22 Agustus, 2017. Diakses dari https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr

³ Badan Pusat Statistik Indonesia. *Statistik Transportasi Darat 2018*. (Jakarta: BPS Indonesia, 2018), 29

Disamping itu, Indonesia sebenarnya telah menganggap kecelakaan lalu lintas sebagai sesuatu yang diperhatikan lewat Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, yang mendukung agenda 2030 untuk *Sustainable Development Goals*. Pada SDG's poin 3.6 Indonesia secara eksplisit mendukung tujuan pada tahun 2020 untuk mengurangi hingga setengah jumlah kematian global dan cedera dari kecelakaan lalu lintas dengan sasaran nasional RPJMN 2015-2019 untuk menurunkan jumlah korban kematian dan luka berat akibat kecelakaan lalu lintas⁴. Namun kondisi kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih belum menunjukkan pengurangan.

Selain itu, pertumbuhan kendaraan di Indonesia pun cukup tinggi, sejak tahun 2014, pertumbuhan kendaraan di Indonesia terus mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Menurut data BPS, rata-rata pertumbuhan kendaraan di Indonesia mencapai angka 6,49 persen per tahun⁵. Adanya pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi ini bukan tidak mungkin membuat situasi di jalanan akan menjadi semakin kompleks dan menimbulkan masalah-masalah baru di kemudian hari. Hal ini mungkin dapat terjadi karena pengemudi saat ini berkendara pada situasi lalu lintas yang lebih kompleks, terdapat lebih banyak mobil, lebih banyak kemacetan, persimpangan dan jalanan yang

⁴ Lampiran Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian tujuan Pembangunan Berkelanjutan.

⁵ Ibid.

lebih kompleks, dan para pengendara saat ini sering dianggap lebih kasar, agresif, dan seringkali terdistraksi⁶.

Saat ini salah satu Kota yang cukup besar di Indonesia, Kota Bandung, tak hanya dipadati dengan penduduknya, namun juga, dipadati dengan kendaraan-kendaraan penduduknya. Menurut laporan *Bandung Road Safety Annual Report 2017*⁷, rasio jumlah kendaraan terhadap populasi di tahun 2017 adalah 3 berbanding 4. Bahkan, sejak tahun 2013 hingga tahun 2017, pertumbuhan kendaraan di Kota Bandung naik signifikan, dibandingkan dengan pertumbuhan penduduk Kota Bandung itu sendiri. Rata-rata pertumbuhan penduduk selama lima tahun dari jangka waktu tahun 2013 hingga 2017 hanya naik di angka 0.43 persen per tahun. Sedangkan pertumbuhan kendaraan di rentang waktu yang sama diklaim naik hingga 11 persen per tahunnya⁸.

Dengan adanya pertumbuhan kendaraan yang tinggi seperti data diatas, maka resiko kecelakaan pun menjadi lebih tinggi, karena semakin banyak jumlah kendaraan yang berkeliaran di Kota Bandung yang saling beradu kepentingan di jalanan. Namun ternyata, tren kecelakaan di Bandung justru terus menurun dari tahun 2013 hingga

⁶ Shope, J T. 2006. "Young Drivers: Influences on Youthful Driving Behaviour and Their Potential for Guiding Interventions to Reduce Crashes." *Injury Prevention*. I9-i14.

⁷ Pemerintah Kota Bandung. *Bandung Road Safety Annual Report 2017*. (Kota Bandung: Pemerintah Kota Bandung, 2018).

⁸ Mauludy, F. Muhammad. (22 Februari, 2019). Populasi Kendaraan Bertambah, Pendapatan Pajak Kota Bandung Ditarget Rp 862 Miliar. *Pikiran Rakyat*. Diambil dari <https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2019/02/22/populasi-kendaraan-bertambah-pendapatan-pajak-kota-bandung-ditarget-rp-862-m>

2017⁹. Tetapi angka kematian akibat kecelakaan (Fatalitas) mencapai 84 kematian di tahun 2016, dan terus meningkat menjadi 157 kematian di tahun 2017. Hal itu juga membuat angka kematian per populasi pun meningkat, dari 5,1 kematian per 100.000 populasi di tahun 2013, dan terus menanjak ke 6,3 kematian per 100.000 populasi di akhir tahun 2017¹⁰.

Ironisnya, di tahun 2017 kelompok berusia muda yaitu dengan rentang umur 15-24 tahun, mendominasi daftar cedera dan kematian yang disebabkan oleh kecelakaan, dengan pengendara motor yang mendominasi jenis kendaraannya¹¹. Hal ini membuat kelompok umur ini terus memperlihatkan tren yang meningkat pada data kematian per 100.000 penduduk, yaitu dari 3,7 kematian per 100.000 penduduk di tahun 2015, hingga naik ke 9,6 kematian per 100.000 penduduk di tahun 2017¹². Hal ini menjadi ironi, di mana kelompok umur tersebut (kecuali umur 15 hingga 16) sebenarnya, adalah kelompok umur yang notabene baru saja mendapat legitimasi untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagai penanda kematangan berkendara.

Dengan begitu, jika diasumsikan bahwa kelompok ini baru saja mendapatkan Surat Izin Mengemudi, maka seharusnya kelompok umur ini sudah dapat membuktikan kompetensi berkendara, sesuai dengan fungsi SIM menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2012 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga menurut Peraturan

⁹ Sugiharti, T. (18 Oktober, 2019). Angka Kecelakaan Di Kota Bandung Menurun. *Rmol Jabar*. Diambil dari <http://www.rmoljabar.com/read/2019/10/18/106983/Angka-Kecelakaan-Di-Kota-Bandung-Menurun>

¹⁰ Pemerintah Kota Bandung. (2018). *Bandung Road Safety Annual Report 2017*. Kota Bandung.

¹¹ Ibid.

¹² Pemerintah Kota Bandung. (2018). *Bandung Road Safety Annual Report 2017*. Kota Bandung.

Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi. Namun ironisnya, kelompok umur ini justru menyumbang angka kematian paling banyak.

Kemudian, terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab kecelakaan di Kota Bandung sepanjang tahun 2017, diantaranya adalah¹³:

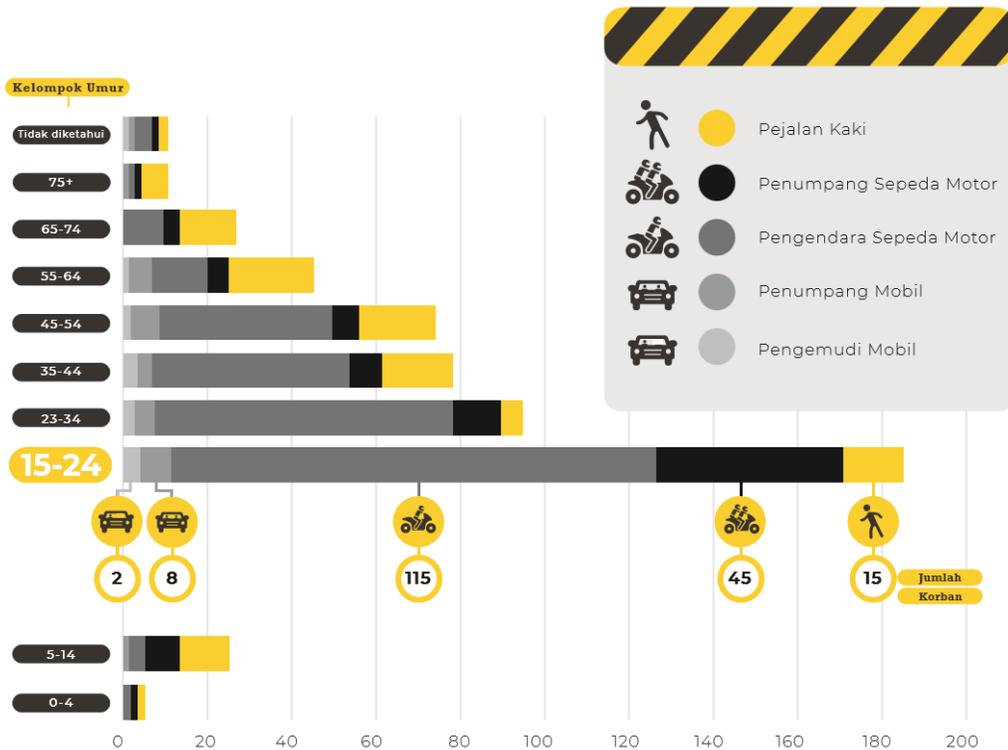
1. Melampaui batas kecepatan (25%)
2. Mengabaikan hak pejalan kaki (20%)
3. Ceroboh saat menyalip (15%)
4. Ceroboh saat belok (11%)
5. Ceroboh terhadap rambu lalu lintas (11%)

Dari data tersebut terlihat bahwa semua penyebab kecelakaan adalah akibat kesalahan pengendara atau disebabkan oleh faktor manusia. Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas ini dapat dikatakan merupakan kesalahan-kesalahan mendasar yang juga berhubungan dengan aspek perilaku pengendara dan kematangan pengendara dalam berkendara. Mengingat fakta bahwa kelompok umur 15-24 tahun mendominasi korban kecelakaan, dan kelompok umur tersebut adalah kelompok umur yang diasumsikan baru saja memiliki Surat Izin Mengemudi, maka muncul indikasi bahwa ujian surat izin mengemudi belum dapat mengimplementasikan suatu standar kematangan berkendara yang tepat untuk memfilter kesiapan masyarakat dalam berkendara.

¹³ Pemerintah Kota Bandung. (2018). *Bandung Road Safety Annual Report 2017*. Kota Bandung.

Menilik lebih lanjut, kelompok usia muda (15-24 tahun) yang menjadi kelompok dengan penyumbang kecelakaan terbesar juga bisa menjadi salah satu indikasi bahwa masyarakat memang belum diberikan edukasi secara matang mengenai etika, dan perilaku berkendara yang baik. Hal ini juga ditopang dengan bagaimana adanya pola, dimana semakin tua umur masyarakat yang berkendara, semakin sedikit pula mereka menyumbang angka bagi kejadian kecelakaan yang menyebabkan cedera atau kematian, yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Gambar 1.1 Jumlah Kecelakaan Mengakibatkan Cedera Menurut Kelompok Umur¹⁴

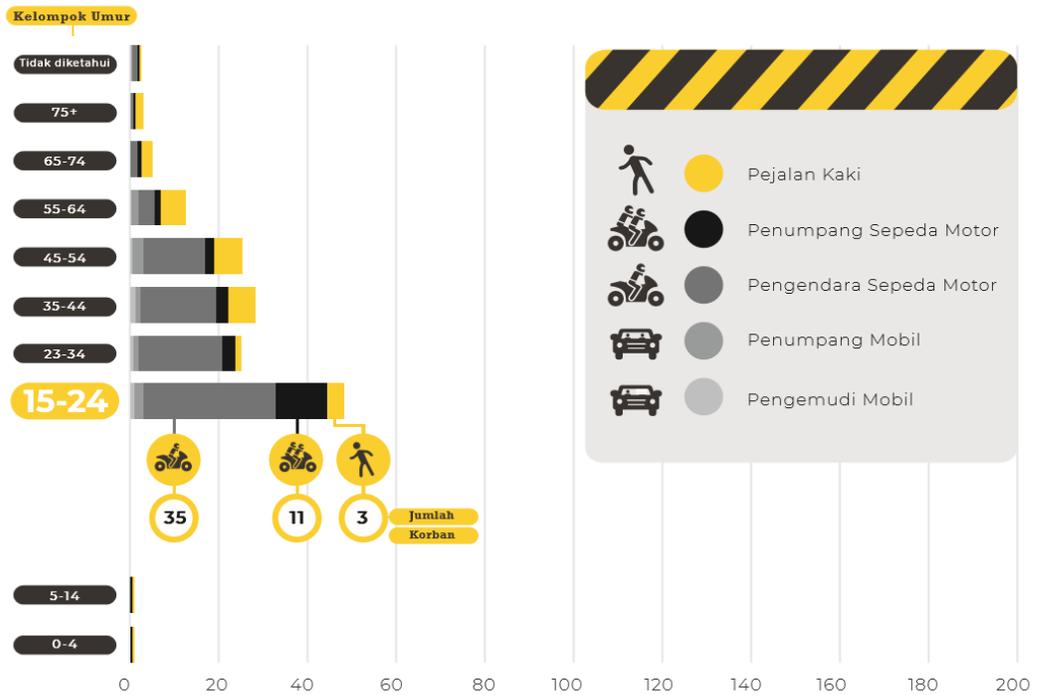


Sumber: Satlantas Polrestabes Bandung dan Jasa Raharja, 2017

Gambar 1. 1 Jumlah Kecelakaan Mengakibatkan Cedera Menurut Kelompok Umur

¹⁴ Pemerintah Kota Bandung. (2018). *Bandung Road Safety Annual Report 2017*. Kota Bandung.

Gambar 1.2 Jumlah Kecelakaan Mengakibatkan Kematian Menurut Kelompok Umur¹⁵



Sumber: Satlantas Polrestabes Bandung dan Jasa Raharja, 2017

Gambar 1. 2 Jumlah Kecelakaan Mengakibatkan Kematian Menurut Kelompok Umur

Untuk mengatasi masalah-masalah lalu lintas dan berkendara, Indonesia sebenarnya telah memiliki alat pencegahan yang seringkali luput dari penglihatan masyarakat, yaitu dengan sebuah kebijakan publik. Kebijakan publik berkaitan dengan apa yang pemerintah lakukan, mengapa mereka melakukan hal itu, dan apa perbedaan yang dibuatnya.¹⁶ Lalu, kebijakan publik dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang dilakukan pemerintah atau tidak dilakukan pemerintah.¹⁷

¹⁵ Pemerintah Kota Bandung. *Bandung Road Safety Annual Report 2017*. Kota Bandung.

¹⁶ Thomas R. Dye. *Understanding Public Policy 15th Edition*. (Boston: Pearson, 2017). Hal. 1.

¹⁷ Ibid.

Penerbitan Surat Izin Mengemudi atau SIM adalah apa yang dilakukan pemerintah dalam bentuk kebijakan. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, SIM adalah hal yang wajib dimiliki oleh setiap masyarakat yang berkendara menggunakan kendaraan bermotor. Kemudian, fungsi SIM dipandang sebagai bukti kompetensi mengemudi, bentuk registrasi pengendara yang memuat keterangan identitas lengkap pengendara itu sendiri, dan data-data tersebut dapat membantu kepolisian dalam melakukan penyelidikan, penyidikan dan identifikasi forensik.¹⁸ Sedangkan menurut Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 sendiri, Surat Izin Mengemudi adalah sebuah bukti legitimasi kompetensi, sebuah alat kontrol bagi kepolisian, dan sejalan dengan UU terkait, merupakan data forensik kepolisian¹⁹.

Selanjutnya di pasal 4, ayat (1), huruf C, fungsi SIM juga dinyatakan sebagai kontrol kompetensi pengemudi²⁰. Maka, jika meminjam definisi Peraturan Kapolri tersebut, Surat Izin Mengemudi seharusnya memang merupakan bukti bagi masyarakat bahwa mereka telah diakui secara hukum memiliki kompetensi untuk berkendara dengan menggunakan kendaraan bermotor. Tak hanya itu, SIM juga seharusnya bisa menjadi alat kontrol, di mana hanya masyarakat yang benar-benar memiliki kompetensi dalam berkendara yang dapat mengemudikan kendaraan bermotor di jalanan. Sehingga diharapkan SIM dapat menyaring pengemudi yang dinilai telah

¹⁸ Republik Indonesia 'Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan' Pasal 86.

¹⁹ Republik Indonesia 'Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi' Pasal 4.

²⁰ Ibid. Pasal 4

matang untuk berkendara menggunakan kendaraan motor secara nasional sehingga kecelakaan lalu lintas bisa dihindari.

Sejauh ini, ujian SIM di Indonesia memiliki beberapa tahapan yang seringkali dinilai cukup rumit dan menghabiskan tenaga. Terdapat beberapa klasifikasi SIM, menurut Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi, syarat untuk menjadi peserta uji sebelum mendapatkan SIM adalah:

- a. Berusia 17 tahun untuk SIM A, SIM C, dan SIM D
- b. Berusia 20 tahun untuk SIM BI; dan
- c. Berusia 21 tahun untuk SIM BII
- d. Berusia 20 Tahun untuk SIM A umum
- e. Berusia 22 tahun untuk SIM BI umum; dan
- f. Berusia 23 tahun untuk SIM BII umum.

Selanjutnya, jika memenuhi syarat-syarat diatas, calon pengemudi dapat melakukan ujian untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dirangkum dalam Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi, berikut adalah beberapa tahap ujian yang harus dilewati²¹:

1. Ujian Teori

Materi yang ada di dalam ujian ini adalah mengenai pengetahuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas, keterampilan mengemudi, etika

²¹ Ibid. Pasal 4

berlalu lintas, pengetahuan teknik kendaraan bermotor, dan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.

2. Ujian Keterampilan Mengemudi melalui Simulator

Dalam ujian ini, materi uji meliputi reaksi pengemudi, pertimbangan dan perkiraan, antisipasi, sikap pengemudi, dan konsentrasi pengemudi.

3. Ujian Praktik

Ujian praktik terbagi menjadi dua bagian, yaitu Ujian Praktik I dan Ujian Praktik II. Ujian Praktik I menguji calon pengendara mobil dalam menjalankan kendaraan bermotor maju dan mundur pada jalur sempit, slalom (*zig – zag*), parker paralel dan parkir seri, dan mengemudikan kendaraan bermotor berhenti di tanjakan dan turunan. Sedangkan untuk calon pengendara motor adalah uji pengereman, slalom, membentuk angka delapan, reaksi rem dan menghindar, berbalik arah membentuk huruf U.

Kemudian, jika para calon pengendara setidaknya menjawab secara benar paling rendah 70% dari jumlah soal, mencapai paling rendah nilai 60 dalam ujian simulator, dan dinyatakan lulus dalam ujian praktik I dan II, maka, Surat Izin Mengemudi dapat diterbitkan sesuai permohonan para calon pengendara.

Cukup berbeda dengan Ujian Surat Izin Mengemudi di Indonesia yang dapat dilaksanakan dalam waktu satu hari jika calon pengendara dinyatakan lulus semua tahapan ujian, terdapat beberapa format ujian sim yang berbeda di berbagai negara. Jika menilik negara lain seperti Swedia, yang merupakan salah satu negara dengan

kecelakaan lalu lintas terendah di dunia, mereka memiliki sistem edukasi bagi para pengendara yang kemudian dibagi menjadi tiga bagian, yaitu: kurikulum, edukasi pengendara, dan ujian lisensi pengendara²². Kemudian, *The Swedish National Road Administration* bertanggung jawab dalam kurikulum dan ujian lisensi pengendara. Menurut Jonsson et al. sebagaimana dikutip Woming dan Wiberg, kegunaan utama dari kurikulum ini adalah untuk menciptakan sikap, pengetahuan, dan kemampuan yang dibutuhkan untuk memenuhi permintaan masyarakat akan perilaku lalu lintas yang baik.²³

Jika melihat bagaimana sistematisasi ujian SIM kedua negara terdapat beberapa hal yang dapat dicatat. Terdapat perbedaan yang mencolok juga pada bagian fase belajar, atau waktu belajar yang diperlukan bagi calon pengendara untuk dapat mengikuti ujian lisensi pengendara atau SIM. Para calon pengendara diwajibkan untuk mengikuti kuliah awal atau *introduction course*, dan pelatihan resiko sebelum mereka dapat memilih atau memesan jadwal ujian berkendara mereka. Lebih jauh lagi, calon pengendara tidak dapat berlatih sendiri, ataupun sembarang berlatih dengan siapa saja. Calon pengendara dapat memilih antara mengikuti sekolah mengemudi, atau belajar dengan pendamping pribadi yang juga perlu mendapatkan izin atau sertifikat mendampingi calon pengendara.

²² Wolming, Simon, and Marie Wilberg. 2004. 'The Swedish Driver Licensure Examination: Exploration of a Two Stage Model.' *Journal of Safety Research*. Hal. 492

²³ Ibid.

Di Indonesia, calon pengemudi dapat belajar di mana saja, dan dengan siapa saja. Sehingga dapat memungkinkan pelajaran atau pengetahuan yang didapat dari masing-masing calon pengemudi berbeda satu sama lain. Selain itu, tidak adanya kurikulum pelajaran berkendara dari pihak yang bertanggung jawab atas masalah ini mungkin membuat kesenjangan pengetahuan atau perbedaan pengetahuan diantara para calon pengemudi yang hendak mengikuti ujian SIM. Di sinilah kemudian terdapat indikasi bagaimana implementasi ujian SIM belum dapat menyaring pengemudi dengan kompetensi yang baik, sehingga angka kecelakaan dan kematian akibat kecelakaan menjadi tinggi. Meskipun begitu, sebenarnya Kepolisian dapat melakukan sesuatu untuk memperbaiki kondisi ini, salah satunya dengan kebijakan baru ujian SIM, karena perilaku berkendara yang tidak aman atau tidak baik dapat secara langsung menjadi target intervensi lewat pengadaan dan implementasi kebijakan.

Masalah lain yang ada pada penyelenggaraan ujian SIM khususnya di Kota Bandung adalah dengan adanya para calo yang memungkinkan masyarakat untuk membayar sejumlah uang dan mendapat SIM tanpa mengikuti pengujian yang seharusnya.²⁴ Hal ini membuat kompetensi masyarakat tidak teruji dengan cara yang semestinya, dan dapat membuat masyarakat yang tidak memiliki kompetensi tetap memiliki SIM.

²⁴ Baihaqi, H. (17 November, 2017). Calo SIM Masih Marak di Polrestabes Bandung, Biayanya Bisa Sampai Rp 900 Ribu. *Tribun Jabar*. Diambil dari <https://jabar.tribunnews.com/2017/11/17/calosim-masih-marak-di-polrestabes-bandung-biayanya-bisa-sampai-rp-900-ribu>

Lebih jauh lagi, sebenarnya, menurut pasal 77 ayat 3 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi pengemudi yang dapat diperoleh melalui Pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri, Namun, hal ini kontradiktif dengan pasal 77 ayat 1 yang menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan. Artinya, pasal yang menyebutkan bahwa masyarakat boleh belajar sendiri dengan menggunakan kendaraan bermotor, menyalahi ayat 1 yang mengharuskan setiap orang yang untuk memiliki SIM sebelum menggunakan kendaraan bermotor.

Mendukung hal tersebut, sebenarnya uji kompetensi SIM juga dipertanyakan. Terdapat gugatan proses penyelenggaraan ujian SIM oleh Marcell Kurniawan dan Roslianna Ginting yang diajukan ke Mahkamah Konstitusi karena merasa terdapat perbedaan dan kontradiksi antara penyelenggaraan SIM pada Peraturan Kapolri tentang SIM dan penyelenggaraan pada dunia nyata. Menurut Marcell, penyelenggaraan SIM yang dilakukan bukanlah bentuk tes uji kompetensi, melainkan tes uji lisensi. Ia berargumen bahwa untuk mengukur kompetensi seseorang seharusnya terdapat sebuah badan yang berwenang untuk memberikan sertifikat kompetensi.²⁵

²⁵ Maulana, A. (31 Januari, 2020). Prosedur Membuat SIM di Indonesia Harus Diubah. *Kompas*. Diambil dari <https://otomotif.kompas.com/read/2020/01/31/081200315/prosedur-membuat-sim-di-indonesia-harus-diubah>

Dengan begitu terdapat beberapa indikasi masalah yang menjadi dasar dari penelitian ini, yaitu:

1. Ujian Surat Izin Mengemudi belum mencerminkan kompetensi berkendara.
2. Terdapat perbedaan proses penyelenggaraan ujian SIM berdasarkan Peraturan Kapolri tentang SIM dan keadaan nyata.

Lokus dari penelitian ini adalah Kota Bandung. Pilihan lokus penelitian ini didasarkan pada dua hal yaitu, angka fatalitas kecelakaan yang tinggi di Kota Bandung dan proses penyelenggaraan SIM yang masih menyimpan masalah seperti percaloan dan kontradiksi praktik penyelenggaraan ujian SIM dengan Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi. Maka, berdasarkan beberapa pertimbangan di atas, penulis memberi judul penelitian ini: **Nilai-Nilai Kompetensi Berkendara dalam Ujian Surat Izin Mengemudi di Polrestabes Bandung**

1. 2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, maka peneliti dengan penelitian ini bermaksud untuk menjawab pertanyaan sebagai berikut:

1. **“Apakah ujian SIM di Polrestabes Bandung mencerminkan nilai-nilai Kompetensi Berkendara?”**

1. 3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ujian SIM telah mencerminkan nilai-nilai kompetensi berkendara.

1. 4 Manfaat Penelitian

Terdapat manfaat yang diharapkan didapat dari penelitian ini, diantaranya adalah:

1. Menjadi salah satu sumber referensi untuk mengukur nilai-nilai kompetensi berkendara dalam sistem ujian Surat Izin Mengemudi di Indonesia, khususnya pada daerah Kota Bandung.
2. Menjadi salah satu sumber referensi bagi kalangan akademisi atau kalangan apapun dalam melakukan penelitian terkait topik penelitian ini.
3. Menjadi sebuah masukan, pertimbangan maupun referensi bagi pemerintah untuk mengambil keputusan atau kebijakan terkait Surat Izin Mengemudi.