



Judul : Psikotes SIM dan Ilusi Rasa Aman di Jalan Raya
Tanggal : Selasa, 28 Juli 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Ketika proses bisa "dibantu" pihak ketiga, psikotes berhenti menjadi instrumen seleksi sungguhan dan berubah menjadi formalitas kosong yang dilewati, bukan dijalani.

Oleh Charli Sitinjak

Pada awal Mei 2026, sebuah bus Antar-Lintas Sumatera bertabrakan dengan truk tangki minyak di ruas Trans-Sumatera, Musi Rawas Utara. Kedua kendaraan terbakar habis; belasan nyawa melayang seketika. Di pekan yang sama, kecelakaan maut lain di Muratara, Sumatera Selatan, merenggut 16 korban jiwa. Tak lama berselang, kecelakaan beruntun di Indramayu, Jawa Barat, menewaskan 12 orang lainnya. Dan, jauh sebelum itu, dalam rentang kurang dari dua pekan pada Februari 2026, sedikitnya tiga pelajar dan warga Jakarta tewas dengan pola kejadian yang nyaris identik: kendaraan menghantam lubang jalan, pengendara kehilangan kendali, lalu tertabrak kendaraan berat di belakangnya.

Data Pusat Informasi Kriminal Nasional Bareskrim Polri mencatat, hanya dalam kurun Januari hingga pertengahan Februari 2026, terjadi 16.259 kasus kecelakaan lalu lintas dengan 24.733 korban di seluruh Indonesia. Angka ini bukan sekadar statistik; itu adalah pengingat bahwa jalan raya Indonesia masih menjadi salah satu ruang publik paling mematikan yang kitaalui setiap hari, tanpa banyak dari kita benar-benar menyadarinya.

Ritual administratif bernama psikotes

Setiap kali angka kecelakaan melonjak, jawaban kebijakan yang muncul cenderung itu-itu saja: sosialisasi, pemasangan spanduk imbauan di titik rawan, razia musiman, dan penegasan bahwa uji psikologi tetap menjadi syarat wajib pembuatan ataupun perpanjangan surat izin mengemudi. Persoalannya, apakah psikotes SIM yang kita jalankan hari ini benar-benar mengukur kesiapan seseorang mengemudi dengan aman atau ia sekadar ritual administratif yang memberi kita ilusi rasa aman?

Data Korps Lalu Lintas Polri dalam beberapa tahun terakhir menyebut lebih dari 80 persen kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia pelanggaran aturan atau perilaku yang tidak berhati-hati. Atas dasar itulah psikotes hadir sebagai instrumen penapis: memastikan calon pengemudi memiliki kematangan emosi, kemampuan mengendalikan diri, dan kesiapan mental sebelum turun ke jalan. Secara konsep, ini masuk akal. Namun, konsep yang baik tidak otomatis menjadi praktik yang efektif.

Instruktur defensive driving Jusri Pulubuhu pernah menyampaikan kritik yang menohok soal ini. Menurut dia, sikap tertib pengemudi kerap hanya muncul di hadapan penguji, lalu menguap begitu SIM sudah di tangan. Bukti paling telanjang, katanya, tinggal amati saja perilaku sebagian pengemudi angkutan umum di jalan raya hari ini kelompok yang justru sudah melalui persyaratan psikotes sejak lama. Jika tes semacam ini benar-benar efektif membentuk perilaku jangka panjang, mengapa pola pelanggaran dan kecelakaan yang melibatkan faktor manusia tidak kunjung menurun secara signifikan?

Ada juga persoalan metodologis yang lebih mendasar. Standar internasional menilai kelayakan sebuah uji perizinan mengemudi dari tiga aspek: reliabilitas atau presisi instrumen, validitas atau seberapa jauh alat itu benar-benar mengukur apa yang hendak diukur, dan legitimasinya di mata publik. Psikotes SIM di Indonesia pada dasarnya adalah potret sesaat atas kondisi psikologis seseorang, diambil sekali dalam lima tahun. Padahal, perilaku berisiko di jalan raya—impulsivitas, agresivitas, rendahnya kontrol emosi adalah kondisi yang bisa berubah kapan saja: dipicu tekanan pekerjaan, kelelahan, masalah pribadi, atau sekadar suasana hati yang buruk pada hari tertentu. Potret sesaat tidak pernah cukup untuk menjamin perilaku sepanjang lima tahun ke depan.

Yang membuat persoalan ini kian pelik adalah lemahnya integritas proses itu sendiri. Sejumlah kajian tentang penerbitan SIM mencatat bahwa layanan ini juga berfungsi sebagai sumber penerimaan negara bukan pajak sehingga petugas di lapangan turut terbebani target penerimaan—kondisi yang secara tidak langsung membuka ruang bagi praktik percaloan. Ketika proses bisa "dibantu" pihak ketiga, psikotes berhenti menjadi instrumen seleksi sungguhan dan berubah menjadi formalitas kosong yang dilewati, bukan dijalani.

Ketika SIM tak pernah diuji ulang

Dari titik inilah pertanyaan berikutnya menjadi relevan: haruskah setiap orang yang terlibat kecelakaan menjalani evaluasi ulang kelayakan mengemudi dan haruskah pemerintah menyusun regulasi yang lebih ketat untuk itu? Jawaban saya tegas: ya, dan ketiadaan mekanisme semacam ini hari ini adalah kegagalan kebijakan yang nyata.

Sistem SIM kita saat ini murni berbasis waktu. Selama surat izin belum kedaluwarsa, seseorang yang baru saja menyebabkan kecelakaan fatal akibat kelalaian berat tetap bebas mengemudi tanpa evaluasi tambahan apa pun, sampai lima tahun berikutnya tiba. Logika ini janggal jika diuji dengan akal sehat paling sederhana sekalipun: seseorang yang telah terbukti gagal menjaga keselamatan di jalan, dengan korban jiwa atau luka berat sebagai buktinya, semestinya memiliki alasan jauh lebih kuat untuk dievaluasi ulang ketimbang seseorang yang sekadar menunggu masa berlaku SIM-nya habis tanpa insiden apa pun.

Di sinilah pemerintah, khususnya Korps Lalu Lintas Polri dan Kementerian Perhubungan, patut dikritik secara terbuka. Pertama, pendekatan yang dijalankan selama ini masih bersifat administratif dan reaktif, bukan berbasis risiko. Pembaruan aturan SIM yang berlaku belakangan lebih banyak menyasar digitalisasi layanan dan kepatuhan dokumen, bukan pembangunan mekanisme evaluasi ulang berdasarkan rekam jejak kecelakaan ataupun pelanggaran. Bahkan, literasi publik soal aturan dasar seperti masa berlaku SIM saja masih simpang siur, dengan klaim keliru yang beredar luas di media sosial tanpa pernah dibantah tegas oleh otoritas resmi. Jika komunikasi soal hal sedasar itu saja masih berantakan, sulit membayangkan kesiapan pemerintah menjalankan sistem evaluasi ulang yang jauh lebih kompleks.

Kedua, respons terhadap lonjakan kecelakaan cenderung seremonial dan datang setelah kejadian, bukan pencegahan yang terstruktur. Yang lebih sering kita saksikan adalah evaluasi pascalibur panjang, operasi musiman, dan pemasangan spanduk imbauan di titik rawan—bukan reformasi menyeluruh atas proses perizinan mengemudi itu sendiri.

Ketiga, negara belum menempatkan kondisi infrastruktur sejajar dengan "faktor manusia" sebagai akar masalah. Rentetan kecelakaan di Jakarta awal 2026 yang berulang di lokasi serupa akibat jalan berlubang adalah bukti nyata kegagalan pemeliharaan infrastruktur oleh negara, bukan semata kelalaian pengendara. Menyalahkan kesiapan psikologis pengemudi tanpa membenahi kualitas jalan adalah bentuk pengalihan tanggung jawab yang tidak adil.

Keempat, tidak ada integrasi data yang memungkinkan evaluasi ulang berjalan otomatis. Digitalisasi layanan SIM sejauh ini lebih berfokus pada kemudahan perpanjangan daring, bukan pada pembangunan basis data perilaku pengemudi yang menghubungkan riwayat pelanggaran, kecelakaan, dan kondisi kesehatan secara terintegrasi. Tanpa fondasi data semacam ini, gagasan evaluasi ulang pascakecelakaan akan selamanya menjadi wacana baik di atas kertas, tanpa pernah punya jalan untuk benar-benar dijalankan.

Tantangan yang harus dijawab

Tentu, penerapan evaluasi ulang wajib bagi setiap kecelakaan bukan tanpa tantangan. Kapasitas birokrasi yang sudah kewalahan menangani puluhan ribu kasus kecelakaan setiap bulan berisiko semakin terbebani. Ada pula persoalan keadilan biaya, mengingat sebagian masyarakat sudah mengeluhkan beban tambahan dari psikotes yang berlaku sekarang. Definisi kecelakaan yang memicu evaluasi ulang pun perlu dirumuskan hati-hati—apakah berlaku untuk semua kecelakaan atau hanya yang melibatkan kelalaian berat dan korban jiwa. Tanpa kriteria yang jernih, kebijakan ini berisiko diterapkan sewenang-wenang, atau sebaliknya, tidak pernah benar-benar dijalankan karena dianggap terlalu rumit.

Meski demikian, rumitnya implementasi tidak boleh menjadi alasan untuk terus menunda. Justru di titik itulah seharusnya pekerjaan rumah pemerintah dimulai: merancang kriteria evaluasi ulang yang proporsional, membangun basis data perilaku pengemudi yang terintegrasi lintas instansi, serta memastikan psikotes tidak lagi sekadar syarat administratif yang bisa "dibantu" pihak ketiga, tetapi instrumen yang benar-benar mengukur kesiapan seseorang memegang kendali atas nyawa dirinya sendiri dan orang lain di jalan raya.

Jalan raya Indonesia tidak kekurangan aturan. Yang kita butuhkan adalah keberanian untuk mengakui bahwa aturan yang ada sekarang belum cukup menjawab persoalan yang sesungguhnya dan kemauan politik untuk memperbaikinya sebelum daftar korban terus bertambah panjang.

Charli Sitinjak, Dosen Psikologi Universitas Esa Unggul; Peneliti di Bidang Psikologi Transportasi dan Keselamatan Jalanraya; Ketua Komisi Hukum dan Humas Dewan Transportasi Kota Jakarta