

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Semakin berkembangnya zaman, semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan. Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara

Karena itu berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang Undang lama Nomor 14 Tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap

pengaturan sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut :

- a. urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.¹

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga

¹ Penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Penajaman asas dan tujuan UU No. 22 Tahun 2009 juga diformulasikan, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Karena itu aspek keamanan mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan

Sehubungan dengan itu, maka untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang sangat tinggi setiap tahunnya, upaya ke depan yang diarahkan oleh undang-undang ini adalah pada penanggulangan secara komprehensif upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia

Sedangkan untuk menangani masalah Lalu Lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam Undang-Undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat.

Selain sanksi pidana, dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda. Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan system penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi.

Dari bermacam banyak kejadian kecelakaan dapat disimpulkan bahwa faktor kelelahan dan kurang hati-hatinya pengemudi yang memicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.²

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati. Yang mana penggunaan jalan tersebut di atur di dalam Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat dengan UU lalu lintas dan angkutan jalan).

Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur didalam bagian ke empat tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keamanan, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa:

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ketentuan Pasal 105, Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

²<http://www.kompascommunity.com/index.php?fuseaction=home.detail&id=19806§i o=94>, 2003, 14 September 2022,18.42

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Ketentuan Pasal 106, berbunyi:

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. Gerakan Lalu Lintas;
 - e. Berhenti dan Parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Dengan adanya suatu peraturan yang tersebut diatas dan apabila masyarakatnya mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak kecerobohan yang mengakibatkan kurang berhati-hatinya seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain

Sedangkan untuk ketentuan pidananya mengenai kasus kecelakaan di atur di dalam UU Lalu lintas dan angkutan jalan khususnya di Pasal 310 yang berbunyi sebagai berikut:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6(enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Menurut uraian UU Lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 310 dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas.

Meski UU Lalu lintas dan angkutan jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Karena

masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas.

Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Berhati-hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi dalam tindak pidana narkoba terjadi dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162 K/Pid/2020 Bermula ketika terdakwa berangkat dari Karanganyar yang ditemani kernetnya yaitu Saksi Abit Pamungkas dengan mengemudikan kendaraan bermotor berupa Truk Toyota Dyna Nopol AD 1631 MP, melaju dari Timur (arah Tawangmangu) ke Barat (arah Solo) dengan kecepatan tinggi sekitar 70 km/jam - 80 km/jam dan di bawah pengaruh alkohol.

Ketika mendekati pertigaan Bonjot, Terdakwa kaget melihat kendaraan bermotor tak dikenal hendak berbelok ke kanan ke arah pertigaan bonjot, lalu Terdakwa menghindar terlalu ke kanan dan dari arah berlawanan muncul sepeda motor Honda Beat Nopol AD 3061 BBE, lalu Terdakwa menghindar lagi ke arah kiri namun bak belakang samping

kanan Truk Toyota Dyna Nopol AD 1631 MP membentur dengan keras sepeda motor Honda Beat Nopol AD 3061 BBE sehingga mengakibatkan korban yaitu pengendara Sepeda Motor Honda Beat Nopol AD 3061 BBE atas nama Ilham Idkha Syaifudin meninggal di lokasi dan pemboncengnya Ardiana Geurnis F meninggal setelah di rawat di RSUD DR. Moewardi, Solo.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai pemutusan hubungan kerja dengan judul tesis: **Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Truk Akibat Perbuatannya Terjadi Kecelakaan Yang Menimbulkan Korban Meninggal Dunia (Studi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162 K/Pid/2020)**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka ditentukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana aturan tentang kecelakaan lalu lintas sebagai akibat dari pelanggaran lalu lintas?
2. Bagaimana tanggung jawab pengemudi jika terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia?
3. Bagaimana pertimbangan hakim atas kecelakaan lalu lintas dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162 K/Pid/2020?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan tesis ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa aturan tentang kecelakaan lalu lintas sebagai akibat dari pelanggaran lalu lintas
2. Untuk mengetahui dan menganalisa tanggung jawab pengemudi jika terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia.
3. Untuk mengetahui dan menganalisa pertimbangan hakim atas kecelakaan lalu lintas dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162 K/Pid/2020.

D. Manfaat Penelitian

Melalui Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis, normatif maupun praktis, yakni ;

1. Secara teoritis, penelitian ini memiliki manfaat teoritis yaitu untuk memberikan landasan bagi para peneliti lain dalam melakukan penelitian lain yang sejenis dalam rangka meminimalisir kecelakaan lalu lintas.
2. Secara praktis, Praktis hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya tentang kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang meninggal dunia.

E. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teoritik dan sebagainya, berbagai istilah tersebut pada dasarnya sama maksud dan maknanya, mungkin ada yang lebih luas dan yang lain lebih sempit kajiannya, akan tetapi isi dari kerangka teoritik adalah konsepsi-konsepsi, teori-teori, pandangan-pandangan, dan penemuan yang relevan dengan pokok permasalahan.³

Kata teoritik atau teoritis atau *theoretical* berarti berdasarkan pada teori, mengenai atau menurut teori.⁴ Kata teori berasal dari kata *theoria* dalam bahasa Latin yang berarti perenungan. Kata *theoria* itu sendiri berasal dari kata *thea* yang dalam bahasa Yunani berarti cara atau hasil pandang.⁵ Dalam penelitian ilmiah, adanya kerangka teoritis adalah merupakan suatu kerangka dari mana suatu masalah dan hipotesis diambil atau dihubungkan.

Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidaknya-tidaknya dalam urutan yang demikian itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.⁶ Satjipto

Rahardjo berpendapat bahwa :

Dalam ilmu pengetahuan hukum, teori menempati kedudukan yang penting karena memberikan sarana untuk merangkum serta memahami masalah yang dibicarakan secara lebih baik. Hal-hal yang

³ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, h. 92.

⁴ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2001, h. 156

⁵ Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*, Elsam HuMa, Jakarta, 2002, h. 184

⁶ *Ibid.*, h. 253.

semula tampak tersebar dan berdiri sendiri bias disatukan dan ditunjukkan kaitannya satu sama lain secara bermakna. Teori dengan demikian memberikan penjelasan dengan cara mengorganisasikan dan mensistematisasikan masalah yang dibicarakan.⁷

a. Teori Tanggung Jawab Pidana

Tanggung jawab seseorang ada seimbang dengan kerugian yang diakibatkan oleh perbuatannya yang bertentangan dengan hukum dari orang lain. Hal ini disebut tanggung jawab kualitatif, yaitu orang yang bertanggung jawab karena orang itu memiliki kualitas tertentu.⁸

Setiap perbuatan yang dilakukan oleh subyek hukum yang berkaitan dengan perbuatan hukum tentunya berdasarkan sebab tertentu dan akan menimbulkan akibat tertentu pula. Sebab akibat yang muncul tidak serta merta dapat dilepaskan dari kewajiban seseorang atas apa yang telah dilakukan, dalam artian bahwa segala tindakan hukum dapat dimintakan tanggung jawab hukumnya. Teori tanggung jawab akan digunakan dalam penelitian ini.

Ada dua istilah yang menunjuk pada tanggung jawab dalam kamus hukum yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab. *Liability* meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejaHatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang.

⁷ *Ibid.*

⁸ W.Sommermeijer, *Tanggung Jawab Hukum*, Pusat Studi Hukum Universitas Parahyangan, Bandung, 2002, h. 23

Responsibility berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada tanggung jawab politik.⁹

Menurut Hans Kelsen dalam bukunya *General Theory Of Law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik* yang dikutip oleh Selly Masdalia Pertiwi, dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa, “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan”.¹⁰ Dalam teori Perseroan Terbatas yang mutakhir mengenai kewajiban Pengurus Perseroan dianut dua pendapat bahwa Pengurus Perseroan memiliki 2 (dua) macam kewajiban yaitu kewajiban yang secara tegas ditentukan oleh Undang- undang (*statutory duties*) dan *fiduciary duties*.

Tanggung jawab individu adalah seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri, sedangkan pada

⁹ Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 335.

¹⁰ Selly Masdalia Pertiwi, *Tesis: Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Berakibat Batal Demi Hukum Pada Sat Berakhir Masa Jabatannya*, Program Studi Kenotariatan Pascasarjana Universitas Udayana Denpasar, 2014, h. 22.

pertanggung jawaban kolektif seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain. Suatu sanksi dapat dikenakan kepada seorang individu yang melakukan suatu perbuatan hukum bersama-sama dengan individu lainnya tetapi ia berposisi dalam suatu hubungan hukum dengan pelaku delik. Menurut teori tradisional pertanggung jawaban dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan (*based on fault*) dan teori pertanggung jawaban mutlak (*absolute responsibility*).¹¹ Pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan yaitu seorang individu yang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya dengan sengaja dan diperkirakan memiliki tujuan untuk menimbulkan kerugian. Pertanggung jawaban mutlak artinya seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.¹²

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dapat menjadi beberapa teori, yaitu :

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).

¹¹ Hans Kelsen I, *Op.cit.*, Hal. 95

¹² Hans Kelsen II, *Op.cit.* , Hal. 149

Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun demikian bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya. Maka dengan adanya teori tanggung jawab sekiranya dapat sebagai pisau analisis sehingga dapat memberikan apa yang menjadi tanggung jawab dari para Direksi khususnya Direksi Utama terhadap perusakan lingkungan hidup.

b. Teori Sanksi Pidana

Masalah penentuan pidana tidak terlepas dari pembentukan suatu undang-undang, yang mana pada dasarnya merupakan suatu kebijakan politik negara atau kebijakan hukum yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden. Di sini hukum tidak dapat hanya dipandang sebagai pasal-pasal yang bersifat imperatif atau keharusan-keharusan yang bersifat *das sollen*, melainkan harus dipandang sebagai subsistem yang dalam kenyataan (*das sein*) bukan tidak mungkin sangat ditentukan oleh politik, baik dalam perumusan materi dan pasal-pasalnya maupun dalam implementasi dan penegakannya.

Sudarto berpendapat bahwa politik hukum adalah usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat dan kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang

dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai tujuan apa yang dicita-citakan.¹³

Kebijakan, dalam pengertian yang selama ini dipahami oleh masyarakat umum, terutama dalam bidang pemerintahan adalah *policy*, yang dapat diartikan sebagai *the general principle by which a government is guided in its management of public affairs, or the legislature in its measures* (sebuah prinsip umum yang mana digunakan sebagai pedoman oleh pemerintah dalam manajemen penyelenggaraan urusan publik atau dalam pembentukan perundang-undangan). Kebijakan penentuan pidana adalah prinsip umum yang digunakan oleh pembentuk undang-undang dalam menentukan pidana dengan dasar-dasar yang rasional, proporsional, fungsional, dan tetap mengacu pada asas yang ditetapkan dalam ketentuan umum, baik yang ditentukan dalam Buku I Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (yang selanjutnya disebut KUHP) maupun pedoman-pedoman umum untuk pembentukan peraturan perundangan yang berlaku. Peter Hoefnagels berpendapat, bahwa kebijakan penentuan pidana atau dikenal dengan *criminal policy* mempunyai ruang lingkup yang cukup luas, yang meliputi penerapan hukum pidana, pencegahan tanpa pidana, dan pengaruh pandangan masyarakat terhadap kejahatan dan pembedaan melalui massmedia.¹⁴

¹³ Sudarto, 1983, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni. h. 20.

¹⁴ Packer, Herbert L., 1968, *The Limits of The Criminal Sanction*, California: Stanford University Press. h. 56 – 57.

Kebijakan penentuan pidana dapat diartikan sempit dan luas. Dalam arti sempit adalah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap pelanggaran hukum yang berupa pidana. Kebijakan kriminal dalam arti luas adalah keseluruhan fungsi dari aparaturnya penegak hukum, termasuk di dalamnya cara kerja dari pengadilan dan polisi. Dalam arti yang paling luas adalah keseluruhan kebijakan yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi yang bertujuan untuk menegakkan norma dalam masyarakat jika terjadi pelanggaran.

Bila dilihat dari lingkup di atas, pada dasarnya penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dibagi menjadi dua, yakni lewat jalur penal atau hukum pidana dan lewat jalur nonpenal atau bukan hukum pidana. Jalur nonpenal meliputi pencegahan tanpa pidana, dan pengaruh pandangan masyarakat terhadap kejahatan dan pemidanaan melalui mass media. Jalur penal adalah melalui penerapan hukum pidana yang pada umumnya orang menyebut sebagai tindakan represif (penanganan atau penanggulangan). Selain mempunyai makna represif, jalur penal mempunyai makna preventif dalam artian luas. Di satu pihak pemidanaan itu dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana sehingga kelak tidak akan mengulangi lagi perbuatannya, dan di lain pihak, pemidanaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa (pencegahan umum). Oleh karena itu, pandangan yang terakhir ini dianggap berorientasi ke depan (*forward-looking*).

Pada umumnya, pandangan yang terakhir di atas dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan, dibandingkan dengan pandangan pertama yang masih dianggap *backward-looking*. Pandangan yang bersifat preventif atau pembinaan yang ada pada dewasa ini dianggap lebih modern sehingga banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara-negara di dunia, termasuk Indonesia.

Sebagaimana dapat dipahami bahwa upaya dalam penanggulangan kejahatan melalui jalur nonpenal lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Faktor-faktor kondusif tersebut antara lain berpusat pada masalah atau kondisi sosial atau ekonomi yang mana secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan kejahatan.

Dari gambaran tersebut di atas, pada dasarnya upaya nonpenal yang paling strategis adalah segala daya upaya untuk menjadikan masyarakat sebagai lingkungan sosial dan lingkungan hidup yang sehat, baik materiel maupun immateriel dari faktor-faktor kriminogen. Dengan demikian, masyarakat dengan seluruh potensinya harus dijadikan sebagai faktor penangkal kejahatan atau faktor "anti kriminogen" yang merupakan bagian integral dari keseluruhan kebijakan penentuan pidana. Beberapa negara di Eropa, misalnya, penentuan pidana mati sama sekali dilarang

karena dinilai melanggar HAM dan penentuan pidana penjara disana sudah tidak sepopuler seperti di negara-negara berkembang.

Di Belanda, telah berkembang adanya pengaturan dan juga penerapan secara konsisten penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan (*afdoening buiten process*). Disana, peran Jaksa Penuntut Umum, dalam hal penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan, diberikan tempat oleh undang-undangnya, untuk dapat menjatuhkan pidana denda bagi pelaku tindak pidana dalam kasus individual. Ada dua metode *diversi* dalam proses peradilan pidana di Belanda, yakni non penuntutan pidana, dan transaksi (tawar- menawar) dalam penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan.

Transaksi dapat dipertimbangkan sebagai bentuk *diversi* yang oleh pelaku secara sukarela membayar sejumlah uang kepada negara, memenuhi satu atau lebih persyaratan finansial yang ditetapkan oleh penuntut umum dalam rangka menghindari penuntutan tindak pidana dan pengadilan lebih lanjut. Transaksi ini dikenal sejak 1838 pada kasus finansial (keuangan). Pada tahun 1983, pembayaran atau penetapan pada suatu kasus finansial semata-mata menanggukhan untuk pelanggaran ringan yang secara prinsip hanya dipidana dengan denda. Pasal 74 PC menentukan bahwa transaksi dapat dilakukan untuk tindak pidana yang diancam kurang dari 6 tahun, dengan syarat:

1. Pembayaran sejumlah uang ke negara, asalkan jumlah uang tersebut tidak kurang dari 5 *Gulden* dan tidak lebih dari maksimum denda yang ditentukan undang-undang;
2. Penyangkalan atas benda yang telah disita atau dalam penyitaan;
3. Penyerahan benda atas penyitaan atau pembayaran pada negara atas harga yang dinilai;
4. Pembayaran penuh kepada negara sejumlah uang atau mentransfer benda yang disita dari terdakwa, sebagian atau seluruhnya, taksiran-taksiran perolehan yang diperoleh (dengan memakai) atau berasal dari tindak pidana, termasuk biaya yang disimpan;
5. Seluruh atau sebagian kerugian atas kerusakan yang disebabkan oleh tindak pidana

Di Belanda, transaksi ini hampir sama dengan *a plea-bargaining system*, dan hampir 90% semua tindak pidana dibawa dalam lingkup transaksi. Lebih dari 35% semua tindak pidana diselesaikan berdasarkan transaksi oleh jaksa. Untuk meminimalisasi resiko, perhitungan dan keseragaman pelaksanaan transaksi dikeluarkan petunjuk pelaksanaan untuk tindak pidana biasa yang sering dilakukan transaksi, misalnya, pencurian ringan, transaksinya antara 45-350 Euro; pencurian sepeda, transaksinya 113-340 Euro. Tindak pidana yang sering ditransaksikan adalah mabuk di depan umum dan pengutil. Polisi juga dapat melakukan transaksi, namun jumlahnya dibedakan dengan jaksa, yakni

maksimumnya 350 Euro, sedangkan jaksa maksimum transaksinya adalah 450.000 Euro.¹⁵

Berdasarkan transaksi di atas, dewan jaksa penuntut umum (*Board of Prosecutor General*) mengeluarkan petunjuk pelaksanaan nasional. Petunjuk pelaksanaan tersebut didasarkan pada kepentingan umum, misalnya :

1. Selain sanksi, hukuman yang dipandang lebih baik atau akan lebih efektif, misalnya, tindakan disiplin, administratif, dan juga tindakan perdata;
2. Penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif dikaitkan dengan jenis kejahatan yang tidak mengakibatkan kerugian dan tidak layak untuk dikenai hukuman;
3. Penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif bila dikaitkan dengan pelaku kejahatan, misalnya umurnya, kesehatan, prospek penyembuhan, atau pelaku pertama;
4. Penuntutan menjadi bertentangan dengan kepentingan negara, seperti halnya alasan keamanan, ketenteraman dan juga ketertiban, atau jika ada peraturan baru yang *diintrodusir*;
5. Penuntutan akan menjadi bertentangan dengan kepentingan korban, misalnya ganti kerugian telah dibayar.¹⁶

Di Indonesia, Pasal 82 KUHP juga menganut penyelesaian perkara di luar peradilan. Pasal 82 ayat 1 KUHP berbunyi "Kewenangan menuntut

¹⁵ *Ibid.*,h. 22.

¹⁶ *Ibid.*,h. 21.

pelanggaran yang diancam dengan pidana denda saja menjadi hapus, kalau dengan suka rela dibayar maksimum denda dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan kalau penuntutan telah dimulai, atas kuasa pejabat yang ditunjuk untuk itu oleh aturan-aturan umum, dan dalam waktu yang ditetapkan olehnya”.

Selanjutnya ayat 2 menentukan: ”Jika di samping pidana denda ditentukan perampasan, maka barang yang dikenai perampasan harus diserahkan pula, atau harganya harus dibayar menurut taksiran pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat 1”.

Bila dihubungkan dengan perkembangan tujuan dan bentuk-bentuk pidana dan pembedaan di atas, maka dengan pendekatan *restorative justice* (keadilan restoratif) akan lebih cocok jika diterapkan dalam hal memulihkan keseimbangan (*evenwicht, harmonie*) antara dunia lahir dan dunia gaib, antara golongan manusia seluruhnya dan juga orang perseorangan, antara persekutuan dan teman sejawatnya dalam kehidupan alam pikiran tradisional Indonesia yang bersifat kosmis. Pemikiran ini, salah satunya telah dikembangkan melalui pembentukan Undang-Undang tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, yang minggu lalu telah disetujui oleh rapat Paripurna DPR-RI.

Barb Toews, dalam bukunya *The Little Book of Restorative Justice for People in Prison* mengatakan bahwa kebanyakan orang berpendapat bahwa keadilan mengharuskan adanya suatu pembalasan, hukuman, dan pemenjaraan. Sistem peradilan pidana terpadu sering merespon hal

seperti itu karena sistem tersebut mempercayai bahwa masyarakat yang bersalah harus dihukum karena kejahatannya. Namun demikian, hasil dari penghukuman justru akan mengakibatkan kerugian kepada pelaku, korban, keluarga pelaku, dan masyarakat sekitar. Untuk itu, keadilan restoratif yang dapat menjawab permasalahan tersebut.¹⁷ Lebih lanjut dikatakan bahwa keadilan restoratif menawarkan suatu respons keadilan yang mencari perbaikan individu, pemulihan hubungan, dan memajukan atau mendorong kebaikan.

Konsep keadilan restoratif bila dikaitkan dengan hukum adat di atas, sama dekatnya dengan konsep penyelesaian perkara di luar pengadilan (*afdoening buiten process*) yang hampir sama dengan paradigma penghukuman keadilan *restoratif* dimana pelaku didorong untuk memperbaiki kerugian yang telah ditimbulkannya kepada korban, keluarganya, dan juga masyarakat. *Suspended prosecution* atau di Belanda dikenal dengan istilah *sepponeering*, telah diterapkan di beberapa negara sebagai bentuk *diversi* yang mengarah pada model keadilan *restoratif*.

Hoefnagels mengingatkan bahwa "*Punishment in criminal law is limited not only by effectiveness and purposefulness but above all by legality*".¹⁸ Jadi, selain efektif, kebijakan penentuan pidana juga harus mempunyai tujuan yang penuh makna secara mendalam sebagai dasar

¹⁷ *Ibid.*,h. 5.

¹⁸ *Ibid.*,h. 139.

berpijak untuk lebih berorientasi pada falsafah pemidanaan dan tujuan pemidanaan.

Belanda, dalam kultur pemidanaan (*penal culture*), yang lebih spesifik lagi mengenai budaya penjatuhan pidana (*sentencing culture*), dalam beberapa hal berbeda dengan Inggris dan Wales. Sistem Inggris mempunyai tradisi penjaraan, sedangkan di Belanda lebih pada humanitarian (cinta kasih atau manusiawi) yang dikombinasi dengan suatu kesadaran yang besar dari dampak pelaksanaan pemenjaraan yang *destruktif*. Di Belanda, ide penghukuman hanya tujuan akhir sebagai *ultimum remedium*.¹⁹ Dalam perkembangannya, semua delik dalam KUHP Belanda dicantumkan ancaman pidana denda sebagai alternatif pidana penjara.

Prospek pengaturan pidana denda tidak hanya memfokuskan diri pada substansi hukum pidana, tetapi juga melihat pada pelaksanaan proses peradilan sebagai ujung tombak terciptanya rasa akan keadilan dalam masyarakat. Pembenahan terhadap penataan institusi atau lembaga dan sistem manajemen atau tata laksana yang mendukung sistem peradilan pidana dalam makna proses hukum yang adil atau layak. Diskresi kelembagaan termasuk diperhitungkan untuk melaksanakan keadilan restoratif dengan persyaratan tertentu, yang mana dibarengi dengan pengawasan, keterbukaan informasi, dan akuntabilitas penegak hukum.

¹⁹ *Ibid.*,h. 319.

Pembentuk undang-undang di Indonesia kini hanya perlu memilih, apakah masih memilih pandangan *retributif* atau pembalasan (*retributive view*) yang mana mengandaikan pidana sebagai ganjaran negatif terhadap setiap perilaku menyimpang yang dilakukan oleh warga masyarakat atautah pandangan utilitarian (*utilitarian view*) yang lebih melihat pidana itu dari segi manfaat atau kegunaannya. Pandangan *utilitarian* melihat situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkannya pidana dan penjatuhan pidana tersebut harus dilihat dari segi tujuan, manfaat, atau kegunaannya untuk perbaikan dan pencegahan. Jadi, di satu sisi pemidanaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana sehingga kelak tidak akan mengulangi lagi perbuatan yang sama. Di sisi lain, pemidanaan dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa.

Pada umumnya, pandangan *utilitarian* tersebut dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan. Pandangan yang bersifat preventif dan pembinaan, dewasa ini dianggap lebih modern dan karena itu banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara. Selain pandangan di atas, Packer mempunyai pandangan lain yang disebut dengan pandangan *behaviorial*. Ia berpendapat bahwa pada dasarnya, *behaviorial* ini juga berorientasi ke depan, artinya pidana tidak dilihat sebagai pembalasan kepada penjahat, tetapi dilihat sebagai sarana untuk memperbaiki tingkah laku terpidana. Hanya saja, berbeda dengan

pandangan utilitarian, pandangan kaum behaviorist ini didasari oleh paham *determinisme* yang ekstrem. Individu manusia dianggap sama sekali tidak mempunyai kehendak bebas dan karenanya tidak mungkin dituntut pertanggungjawaban moral yang tegas. Setiap perbuatan anti sosial yang dilakukan disebabkan oleh banyak faktor yang berada di luar kekuasaan individu itu sendiri.

Pandangan Muladi juga perlu dipertimbangkan dalam penentuan pidana karena Muladi mencoba melakukan integrasi antara ketiga pandangan tersebut yang disebut dengan teori tujuan pemidanaan yang integratif. Pandangan inilah yang dapat memenuhi fungsinya dalam rangka mengatasi kerusakan yang diakibatkan oleh tindak pidana (kemanusiaan dalam sistem Pancasila) (Muladi, 1992:53-54). Pilihan teori *integratif* ini dilakukan karena adanya pendekatan multi dimensional yang bersifat mendasar terhadap dampak pemidanaan, baik dampak yang bersifat individual maupun dampak yang bersifat sosial.

Perlu diingat juga, bahwa ancaman hukuman yang ditentukan dalam suatu undang-undang, pada umumnya menimbulkan pemaksaan psikologis bagi mereka yang akan atau telah melakukan pelanggaran pidana. Teori pemaksaan psikologis dimaksudkan bahwa ancaman hukuman itu harus dapat mencegah niat orang untuk melakukan kejahatan, dalam arti orang harus menyadari bahwa jika melakukan suatu kejahatan itu mereka pasti akan dipidana. Jadi, tujuan utama pidana

adalah memaksa penduduk secara psikologis agar mereka itu jangan sampai melakukan tindakan yang bersifat melanggar hukum.

Berdasarkan hal tersebut, Anselm von Feuerbach berpendapat bahwa asas yang penting bagi pemberian ancaman pidana yakni setiap penjatuhan pidana oleh hakim haruslah merupakan suatu akibat hukum dari suatu ketentuan menurut undang-undang dengan maksud menjamin hak-hak yang ada pada setiap orang. Undang-undang harus memberikan suatu ancaman pidana berupa suatu penderitaan kepada setiap orang yang melakukan pelanggaran hukum.²⁰

Tujuan pemidanaan yang dikembangkan oleh para pembentuk RUU KUHP tampaknya merupakan gabungan dari teori tujuan itu sendiri yakni pencegahan umum (*generale preventie*) terutama teori pencegahan umum secara psikologis (*psychologische dwang*) dan pencegahan khusus (*speciale preventie*) yang mempunyai tujuan agar penjahat tidak mengulangi perbuatannya. Pelaku tindak pidana di kemudian hari akan menahan diri agar tidak berbuat seperti itu lagi, karena pelaku merasakan bahwa pidana merupakan penderitaan sehingga pidana itu berfungsi mendidik dan memperbaiki.

Dalam RUU KUHP, tujuan pemidanaan ditentukan sebagai berikut: mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat; memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan juga

²⁰ Lamintang, P.A.F., 1983, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru. h. 127-128.

berguna; menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan, dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan membebaskan rasa bersalah pada para terpidana. Pidanaan tersebut tidak ditujukan untuk menderitakan dan merendahkan martabat manusia.

c. Teori Negara Hukum Modern

Pada era modern, tidak ada satu pun negara yang tidak mengaku bahwa negaranya adalah Negara hukum (*rechstaat*) meskipun sistem ketatanegaraan, politik dan sistem pemerintahannya masih jauh dari syifat dan hakikatnya negara hukum. Bentuk negara hukum modern terkait dengan keinginan rakyat untuk mencapai kesejahteraan bersama dengan sistem yang demokratis. Bentuk kongkrit pertemuan negara dan rakyat adalah pelayan publik, yaitu pelayanan yang diberikan negara kepada rakyat, dan fungsi pelayanan yang paling mndasar adalah Negara yang menjalankan fungsi pelayanan keamanan bagi seluruh rakyat.²¹

Kenyataannya dasar-dasar klasifikasi modern memang tidak mungkin untuk membagi negara-negara ke dalam kelas-kelas yang pada gilirannya menganggap tiap-tiap negara sebagai suatu keseluruhan sebab totalitas kekuasaan semua negara adalah sama; artinya setiap negara adalah suatu badan politik yang berdaulat.

²¹ Yopi Gunawan, *Perkembangan Konsep Negara Hukum & Negara Hukum Pancasila*, Bandung, Refika Aditama, 2015, h.60.

Suatu komunitas bukanlah negara jika tidak berupa badan politik yang berdaulat. Seperti yang di terangkan oleh penulis Amerika, Willoughby, "satu-satunya cara untuk membedakan negara-negara adalah berdasarkan kekhasan struktural organisasi pemerintahannya." Segera setelah pernyataan ini direnungkan dilihat dari evolusi konstitusionalisme modern yang sudah dijelaskan, klasifikasi yang menarik dan relevan pun mulai terbentuk dengan sendirinya. Semua komunitas di Dunia Barat telah dipengaruhi oleh pengaruh yang sama pada tingkatan yang kurang lebih sama pula sehingga persamaan di antara mereka pasti menonjol dengan sendirinya. Di sisi lain, nasionalisme telah terbukti sebagai kekuatan yang nyata karena separatisme yang membedakan negara-negara itu sama-sama sangat menonjol. Oleh karena itu, dalam membuat klasifikasi ini, harus ditemukan terlebih dulu kesamaan atribut yang dimiliki oleh semua negara konstitusional modern dan membagi negara-negara itu berdasarkan kekhasan organisasi pemerintahannya. Dengan kata lain, pada gilirannya masing-masing atribut tersebut harus dikaji dan negaranegara diklasifikasikan menurut sesuai tidaknya dengan variasi atribut yang sedang dikaji tersebut.

Atribut-atribut umum yang dimiliki oleh semua negara konstitusional modern sudah dibahas pada bab pembuka. Semua pemerintahan negara konstitusional memiliki tiga kekuasaan, yaitu kekuasaan legislatif, kekuasaan eksekutif, dan kekuasaan yudikatif atau kehakiman. Oleh sebab

itu, dasar pengklasifikasi negara harus ditemukan dalam lima bagian berikut:

- (1) bentuk negara tempat konstitusi itu diberlakukan,
- (2) bentuk konstitusi itu sendiri,
- (3) bentuk lembaga legislative,
- (4) bentuk lembaga eksekutif,
- (5) bentuk negara yudikatif atau peradilan.²²

Berdasarkan pengertian dalam konsep Negara Hukum Modern ada beberapa bagian yakni perlindungan hak-hak asasi manusia: adanya pembagian atau pemisahan kekuasaan, pemerintahan berdasarkan undang-undang, adanya peradilan administrasi. Dan ada pula supremasi hukum (*supremacy of law*), persamaan di depan hukum (*equality before the law*), tindakan peradilan dan parlemen.

Berdasarkan pernyataan dari Julius Stahl dan Albert Venn Dicey di atas, maka menurut hemat penulis, ciri-ciri yang harus termuat dalam konsep negara hukum modern saat ini di antaranya adalah sebagai berikut:

- a) Adanya perlindungan hak asasi manusia.
- b) Adanya supremasi hukum untuk menjaga kesewenang-wenangan.
- c) Adanya pemisahan kekuasaan.
- d) Adanya persamaan di muka hukum dan pemerintahan.
- e) Adanya peradilan administrasi.
- f) Adanya *Due Process of Law*.

Sebagaimana telah dikemukakan di atas, hal ini semakin nyata setelah atau pasca perang Dunia II tepatnya ketika banyak Negara di dunia yang berkepentingan dengan terwujudnya Negara kesejahteraan

²² C.F Strong, Konstitusi-Konstitusi Politik Modern, Terjemahan, Nusa Media, Bandung, 2011, h.85-86.

atau Negara kemakmuran “Welfare State” (negara kesejahteraan). Upaya tersebut telah dilakukan oleh berbagai pihak, salah satu diantaranya adalah upaya yang dilakukan oleh “*International Commission of Jurists*” (komisi ahli hukum internasional) yang merupakan suatu organisasi ahli hukum internasional. Dalam konferensinya di Bangkok pada tahun 1965 silam, *International Commission of Jurists* memperluas konsep “*The Rule of Law*” (peraturan hukum) versi Albert Venn Dicey dan menekankan pada “*The dynamic aspects of the rule of law in the modern age*” (aspek dinamis dari aturan hukum di zaman modern). Dalam pandangan “*International Commission of Jurists*” (komisi ahli hukum internasional), selain hak-hak sipil dan politik, hak-hak sosial dan ekonomi juga harus diakui dan dilindungi. Dengan demikian, “*International Commission of Jurists*” (komisi ahli hukum internasional) menghendaki dibentuknya standar-standar dasar sosial dan ekonomi.

Dalam konferensinya, ditekankan pula bahwa Negara tidak hanya berkewajiban memberikan perlindungan bagi hak-hak sipil dan hak-hak politik, misalnya memberikan perlindungan hak asasi manusia, adanya pemisahan kekuasaan, adanya supremasi hukum, adanya persamaan di muka hukum, dan lain sebagainya, tetapi juga negara harus melindungi hak-hak sosial dan ekonomi hingga lebih menitikberatkan pada keadilan, kesejahteraan, kemanfaatan dan hukum sesuai dengan perkembangan masyarakat, baik masyarakat nasional maupun internasional.

Dalam “The International Commission of Jurists” (komisi ahli hukum internasional) dikemukakan pula bahwa terdapat prinsip-prinsip dasar yang dianggap sebagai ciri penting yang harus ada dalam sebuah negara hukum “the rule of law” (peraturan hukum). Prinsip-prinsip yang dimaksud di sini adalah sebagai berikut:

- a. Negara harus tunduk pada hukum.
- b. Pemerintah menghormati hak-hak individu.
- c. Prinsip pradialan bebas dan tidak memihak “Independence and impartiality of judiciary” (independensi dan ketidak berpihakan peradilan)²³.

Bentuk negara pemikiran tokoh C.F Strong, C.F Strong adalah seorang ahli konstitusi berkebangsaan Inggris. C.F Strong mengemukakan penggolongan bentuk negara dengan bertitiktolak dari berbagai aspek negara seperti bangunan negara, konstitusi, badan perwakilan ataupun badan eksekutifnya. Ada lima kriteria yang dikemukakan C.F Strong untuk menentukan bentuk negara yakni:

1. melihat negara itu bagai mana bangunannya, apakah ia negara kesatuan atau negara serikat,
2. Melihat bagaimana konstitusinya, apakah terletak dalam suatu naskah atau tidak,
3. Mengenai badan perwakilannya, bagaimana disusunnya, siapasiapa yang berhak duduk di situ,
4. Melihat badan eksekutif, apakah ia bertanggung jawab pada parlemen atau tidak, apakah masa jabatannya tertentu atau tidak,
5. Bagai mana hukum yang berlaku di negara itu.

Dalam buku “*Modern Political Constitutions*” (konstitusi politik modern), C.F Strong mengemukakan dua bentuk negara yaitu kesatuan dan federal. Kriteria yang di pakai oleh C.F Strong sebagai titik-tolak

²³ Yopi Gunawan dan Kristina, *Perkembangan Konsep Negara Hukum & Negara Hukum Pancasila*, Ctk.Pertama, PT. Refika Aditama, Bandung, 2015, h.61.

adalah aspek supremasi kekuasaan badan legislatif. Jika badan legislatif dalam suatu negara memiliki supremasi kekuasaan, bentuk negara itu adalah negara kesatuan. C.F Strong mengemukakan pendapat sebagai berikut “we have said that a unitary state is one in which we find the habitual exercise of supreme legislative authority by one central power. . .” (kita sudah kemukakan bahwa negara kesatuan adalah suatu negara yang di dalamnya kita temukan penyelenggaraan kekuasaan legislatif yang unggul yang sudah biasa oleh suatu kekuasaan yang terpusat. . .).²⁴

Namun demikian, sebelum membahas lebih jauh mengenai konsep negara hukum pancasila, pada bagian ini akan diuraikan lebih dahulu mengenai “Negara hukum demokratis” dan beberapa konsep Negara hukum modern. Terkait dengan hal yang pertama yakni Negara hukum demokratis, secara sederhana dapat dikatakan bahwa negara hukum demokrasi yaitu Negara hukum yang berdasarkan pada asas kerakyatan. Konsep negara hukum ini dapat dipandukan dengan konsep negara hukum kesejahteraan “Welfare state” (negara kesejahteraan).²⁵

Dalam timbulnya dunia modern ini pada abad ke-20 ilmu pengetahuan dan teknologi menjadi milik semua bangsa dan semua golongan masyarakat di seluruh dunia. Arus modernisasi tak terbendung. Negara pertama yang menerima modernisasi adalah Jepang. Kemudian, di susul negara-negara lain. Pada awal abad ini pada umumnya negara telah memiliki kodeks undang-undang berdasarkan prinsip dan kedaulatan

²⁴ Hotma P. Sibuea, *Ilmu Negara*, (Jakarta, PT. Gelora Aksara Pratama, 2014), h.169.

²⁵ Yopi Gunawan, *Op,Cit,,,,,,,,,h.63.*

rakyat dan kesamaan hak bagi semua warga negara. Kodeks ini berakar pada pikiran filsafat Yunani dan Eropa yang dipraktikkan di segala kawasan dunia. Di negaranegara penjajahan kode itu dimasukkan karena tekanan kaum penjajah, tetapi setelah negara-negara itu merdeka, mereka mempertahankan undang-undang itu sebagai hukum.²⁶

Sistem hukum modern harus mencerminkan rasa keadilan bagi masyarakat. Hukum tersebut harus sesuai dengan kondisi masyarakat yang diaturnya. Hukum dibuat sesuai dengan prosedur yang ditentukan. Hukum yang dapat dimengerti atau dipahami oleh masyarakat. Konsep keadilan dalam sistem hukum modern di sini adalah keadilan atau dalam bahasa Inggris *justice* merupakan bagian dari nilai (*value*) yang bersifat abstrak sehingga memiliki banyak arti dan konotasi. Dalam hubungannya dengan konsep keadilan, kata *justice* diartikan sebagai berikut:

1. Kualitas bentuk menjadi pantas “*righteous*” (adil); “*honesty*” (kejujuran).
2. Tidak memihak “*impartiality*” (ketidakberpihakan).
3. Representasi yang layak “*fair*” (adil) atas fakta-fakta.
4. Kualitas untuk menjadi benar “*correct, right*” (benar).
5. Retribusi sebagai balas “*vindictive*” (pendendam); “*reward*” atau “*punishment*” (hukuman) sesuai dengan prestasi atau kesalahan.
6. Alasan yang logis (*sound reason*); kebenaran (*rightfulness*); validitas.
7. Penggunaan kekuasaan untuk mempertahankan kebenaran (*right*), adil (*just*), atau sesuai dengan hukum (*lawful*) (Noah Webster 1979-993). Kata *just* diartikan sebagai berikut:
 - a. Tulus (*upright*); jujur (*honest*); (*rectitude*); layak (*righteous*).
 - b. Adil (*equitable*); tidak memihak (*impartial*); pantas (*fair*).
 - c. Benar (*correct, true*).
 - d. Patut memperoleh (*deserve*); sesuai dengan prestasi (*merited*).

²⁶ Abdul Hamid, *Teori Negara Hukum Moderen*, Bandung, pustaka setia, 2016, h.99.

- e. Benar secara hukum (legally right); sesuai dengan hukum (lawful), kebenaran (rightful).
- f. Benar (right); patut (proper).

Selain justice, keadilan juga sering di samakan dengan kata equity.

Kata equity diartikan sebagai berikut:

1. Keadilan (justice), tidak memihak (impartial), memberikan setiap orang haknya (his due).
2. Segala sesuatu yang layak (fair) atau adil (equitable).
3. Prinsip umum tentang kelayakan (fairness) dan keadilan (justice) dalam hal hukum yang berlaku dalam keadaan tidak pantas (inadequate).²⁷

Type Negara Modern: yang ciri utamanya ialah:

- a) Kekuasaan tertinggi bersumber dari rakyat, (kedaulatan rakyat) yang dengan sendirinya menimbulkan pemerintahan (oleh) rakyat.
- b) Demokrasi dan menggunakan system dan lembaga.
- c) Perwakilan.²⁸

Sistem hukum modern juga harus mencaerminkan rasa keadilan bagi masyarakat. Hukum tersebut harus sesuai dengan kondisi masyarakat yang di aturnya hukum dibuat dengan prosedur yang ditentukan. Hukum yang dapat di mengerti atau di pahami oleh masyarakat.²⁹

2. Kerangka Konsep

Konsepsi berasal dari bahasa latin, *conceptus* yang memiliki arti sebagai suatu kegiatan atau proses berpikir, daya berfikir khususnya penalaran dan pertimbangan. Peranan konsep dalam penelitian adalah

²⁷ Abdul Hamid, Teori Negara Hukum Modern, Pustaka Setia, Jakarta, 2016, h.119-120.

²⁸ C.S.T Kansil, Ilmu Negara, (Jakarta, pradnya paramita, 2004), h.17.

²⁹ Abdul hamid, teori Negara hukum modern, Bandung, pustaka setia, 2016, h.112.

untuk menghubungkan dunia teori dan observasi, antara abstraksi dan realitas.

Konsepsi merupakan definisi operasional dari intisari obyek penelitian yang akan dilaksanakan. Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindari perbedaan pengertian dan penafsiran dari suatu istilah yang dipakai. Selain itu dipergunakan juga untuk memberikan pegangan pada proses penelitian ini. Menghindari terjadinya perbedaan pengertian tentang konsep yang dipakai dalam penelitian ini, perlu dikemukakan mengenai pengertian konsep yang akan digunakan, sebagai berikut:

1. Hukum Menurut Utrecht adalah himpunan peraturan-peraturan (perintah-perintah dan larangan -larangan) yang mengurus tata tertib suatu masyarakat dan oleh karena itu harus ditaati oleh masyarakat itu.”³⁰
2. Pengemudi adalah orang yg mengemudikan (tt perahu, mobil, pesawat terbang, dsb) ³¹
3. Truk adalah mobil besar dng bak besar di belakang (biasanya untuk mengangkut barang); rahoto; ³²
4. Akibat adalah sesuatu yg menjadi kesudahan (peristiwa, kejadian, perbuatan, dsb): ³³

³⁰ Satjipto Raharjo, Ilmu Hukum,(Bandung: Citra Adtya Bakti, 2005), h.38

³¹ Pusat Bahasa, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2008, h. 683

³² *Ibid.*, h. 1547.

³³ *Ibid.*, h. 28.

5. Perbuatan adalah sesuatu yg diperbuat (dilakukan); tindakan: *kita harus menghindari ~ tercela.*³⁴

6. Meninggal dunia atau kematian adalah

Kematian merupakan fakta biologis, akan tetapi kematian juga memiliki dimensi sosial dan psikologis. Secara biologis kematian merupakan berhentinya proses aktivitas dalam tubuh biologis seorang individu yang ditandai dengan hilangnya fungsi otak, berhentinya detak jantung, berhentinya tekanan aliran darah dan berhentinya proses pernafasan³⁵

F. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan di perpustakaan Universitas Islam Sumatera Utara dan browsing melalui internet terdapat beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh penelitian terdahulu, yang berkaitan dengan judul dan permasalahan yang menjadi objek kajian dalam penulisan tesis ini. Adapun beberapa penelitian yang memiliki keterkaitan dengan objek penelitian ini adalah:

1. Tesis Selvin Triansih, NPM 1720010041 mahasiswa Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan 2020.

Judul penelitian/tesis: **“Tinjauan Hukum Pidana Pada Kasus Laka Lantas Atas Dampak Kerusakan Jalan”**.

Adapun yang menjadi permasalahan dalam tesis ini adalah tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan?, perlindungan hukum bagi pengendara

³⁴ *Ibid.*, h. 28.

³⁵ <https://repository.uin-suska.ac.id/5872/3/BAB%20II.pdf> diakses pada 15 September 2022

kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan? pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan?

2. Tesis, Wel Etria, NIM: : 181022164, Mahasiswa Program Magister (S2) Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Islam Riau Pekanbaru 2021.

Judul tesis yang menjadi topik/tema dalam penelitian tesis ini adalah mengenai: **Tinjauan Yuridis Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia Di Pengadilan Negeri Pelalawan.**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini, yaitu: Tinjauan Yuridis Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia di Pengadilan Negeri Pelalawan?, Kebijakan Hukum oleh Hakim memutus kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia di Pengadilan Negeri Pelalawan yang berkaitan dengan Hukum Progresif?

Berdasarkan peninjauan yang telah dilakukan, maka sejauh yang diketahui, penelitian tentang: **Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Truk Akibat Perbuatannya Terjadi Kecelakaan Yang Menimbulkan Korban Meninggal Dunia (Studi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162 K/Pid/2020)** belum pernah dilakukan baik dilihat dari judul maupun dari substansi permasalahan Sehingga penelitian ini

adalah asli adanya. Artinya, secara akademik penulisan ini dapat dipertanggungjawabkan kemurniannya.

G. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian yang penulis susun ini merupakan jenis penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data seteliti mungkin tentang manusia, keadaan, atau gejala-gejala lainnya. Maksudnya adalah terutama mempertegas hipotesa, agar dapat memperkuat teori-teori lama atau dalam kerangka penyusunan dapat memperkuat teori-teori lama didalam kerangka penyusunan kerangka baru.³⁶

2. Metode Pendekatan

Menurut Peter Mahmud Marzuki, ada beberapa pendekatan dalam penelitian hukum. Pendekatan-pendekatan itu antara lain pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).³⁷

Dalam penulisan ini, penulis cenderung menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case*

³⁶ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI-Pers, 2014, h. 10.

³⁷ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Kencana, Jakarta, 2006, h. 93

approach). Dimana pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang di tangani, sedangkan pendekatan kasus dilakukan dengan menelaah putusan hakim pengadilan atas suatu kasus yang terkait

3. Objek Penelitian

Adapun objek penelitian dalam penulisan tesis ini adalah Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162 K/Pid/2020.

4. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data yang diambil oleh penulis dalam penulisan hukum ini adalah studi kepustakaan atau studi dokumen. Teknik ini merupakan teknik pengumpulan data dengan mempelajari, membaca, dan mencatat buku-buku, literatur, catatan-catatan, peraturan perundang-undangan, serta artikel-artikel penting dari media internet dan erat kaitannya dengan pokok-pokok masalah yang digunakan untuk menyusun penulisan hukum ini yang kemudian dikategorisasikan menurut pengelompokan yang tepat.

5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

a. Jenis Data

Jenis penelitian yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif atau penelitian hukum

kepastakaan, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Bahan-bahan tersebut disusun secara sistematis, dikaji, kemudian ditarik suatu kesimpulan dalam hubungannya dengan masalah yang diteliti.

Penelitian hukum normatif ini menurut Soerjono Soekanto merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka. Penelitian ini dapat pula dinamakan penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepastakaan.³⁸

b. Sumber Data

Sumber data merupakan tempat data diperoleh. Sumber data dalam penelitian ini adalah sumber data sekunder yaitu tempat kedua diperoleh data. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berupa

a. bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan yang mengikat, terdiri dari:

- 1) UUD 1945;
- 2) KUHP
- 3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- 4) Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 162
K/Pid/2020;

³⁸ Soerjono Soekanto, *Op.Cit.*, h. 13-14.

- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti hasil karya ilmiah para sarjana, hasil penelitian, buku-buku, majalah, internet, e-book, dan makalah.
- c. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data merupakan landasan utama dalam menyusun tesis ini yang didasarkan atas : penelitian kepustakaan (*library research*); Dengan metode ini penulis dapat mengumpulkan bahan-bahan kepustakaan, berupa putusan dari pengadilan, buku-buku, majalah, dokumen-dokumen, serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian permasalahan dalam tesis ini.

6. Analisis Data

Teknik analisis data yang dipergunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif, yakni suatu uraian mengenai cara-cara analisis berupa kegiatan mengumpulkan data kemudian di edit dahulu untuk selanjutnya dimanfaatkan sebagai bahan yang sifatnya kualitatif, yaitu data yang berisikan sejumlah penjelasan dan pemahaman mengenai isi dan kualitas isi dan gejala-gejala sosial yang menjadi sasaran atau objek penelitian.³⁹

Teknik analisis data ini dilakukan dengan teknik analisis data yang logis dengan metode induktif. Metode induktif adalah cara berfikir yang

³⁹ Ashofa, Burhan. 2001. Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rineka Cipta. h. 69.

berpangkal dari prinsip-prinsip umum, yang menghadirkan objek yang hendak diteliti, menjabarkan objek yang diteliti tersebut dan kemudian melakukan konklusi dari penelitian tersebut

BAB II

ATURAN TENTANG KECELAKAAN LALU LINTAS SEBAGAI AKIBAT DARI PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Pengertian Lalu Lintas dan Kecelakaan Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas adalah gerak/pindah kendaraan manusia dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Menurut Undang Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 24, LLAJ, “kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tentang Prasarana Lalu- Lintas), kecelakaan lalu-lintas adalah : Suatu peristiwa di jalan yang tidak ada sangka- sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban jiwa atau kerugian lainnya.

1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Kitab Undang-undang Hukum Pidana yang lebih dikenal dengan sebutan KUHP, pada dasarnya membedakan dua macam tindak pidana, yaitu yang dikenal dengan sebutan 'kejahatan' dan "pelanggaran".

Diadakannya dua macam tindak pidana oleh pembentuk KUHP tersebut, maka perbedaan di dalam tindak pidana yang dimaksud

disini tidak hanya terletak dalam peraturannya, akan tetapi disamping itu juga ada ancaman pidana atau sanksinya.

Untuk kejahatan, sanksi atau hukuman pidananya jauh lebih berat daripada ancaman pidana atau sanksi pelanggaran. Contoh misalnya untuk pidana mati, ancaman pidana atau sanksi pidana matinya hanya ada untuk tindak pidana kejahatan saja. Akan tetapi untuk tindak pidana pelanggaran hal tersebut di atas tidak dikenal. Maksudnya ancaman pidana mati itu tidak dikenal dalam tindak pidana pelanggaran. Untuk mengetahui apakah suatu perbuatan itu termasuk kejahatan atau pelanggaran hukum dilihat dalam KUHP itu sendiri. Maksudnya apakah suatu perbuatan tersebut berartitermasuk kejahatan, dan apabila diatur dalam KUHP perbuatan itu termasuk pelanggaran. Pengertian pelanggaran yang dimaksud oleh beberapa sarjana, diantaranya adalah

Moeljatno mengatakan bahwa:

"Pelanggaran adalah perbuatan – perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang – undang yang menentukan atau perbuatan yang sifatnya melawan hukum itu baru diketahui setelah adanya tindakan yang menentukan demikian⁴⁰.

Wirjono Prodjodikoro mengatakan bahwa :

Istilah pelanggaran sebenarnya merupakan suatu istilah yang diterjemahkan dari bahasa Belanda, yaitu dan istilah "Overtreding" dimana istilah perbuatan mengandung makna dan pengertian sebagai perbuatan yang melanggar sesuatu, dan berhubungan dengan hukum berarti tidak lain daripada perbuatan

⁴⁰ Moeljatno.2002.*Kitab Undang-Undang Hukum Pidana..* Rineka Cipta Bandung, h. 72.

melanggar hukum.⁴¹

Van Bammelan dalam Prodjodikoro⁹ mengatakan bahwa: "perbedaan antara kedua golongan tindak pidana tersebut Kejahatan dan Pelanggaran" adalah tidak bersifat kualitatif, melainkan umumnya dengan hukuman lebih berat daripada pelanggaran".⁴²

Menurut Awaloedin bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 32 (1) dan (2), Pasal 33 (1) huruf a dan b, Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 atau peraturan perundang-undangan yang lainnya⁴³.

Dari beberapa pengertian tersebut di atas memang apabila dihubungkan dengan kenyataan dalam hidup kita sehari-hari, pelanggaran diancam dengan sanksi yang lebih ringan daripada kejahatan. Dengan demikian benar juga apa yang dikatakan oleh Van Bammelan bahwa perbedaan kejahatan dengan pelanggaran itu adalah perbedaan yang bersifat kualitatif, yaitu bahwa sanksi atau ancaman pidana yang diberikan pada si pelaku kejahatan lebih berat daripada yang diberikan pada si pelanggar. Sebagai salah satu contoh dapat penulis kemukakan bahwa ancaman pidana atau sanksi

⁴¹ Wirjono Prodjodikoro, 2000. *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Pustaka Media. Jakarta. h. 28.

⁴² *Ibid*, h. 4

⁴³ Naning Rondlon Awaloedin, 2003, *Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Jakarta, Bina Ilmu, 1983), h. 19.

pidana yang diberikan pada tindak pidana pencurian atau tindak pembunuhan adalah lebih berat bila dibandingkan dengan ancaman pidana atau sanksi pidana yang dijatuhkan pada pelaku pelanggaran lalu lintas. Seperti apa yang telah dikemukakan beberapa pengertian tentang pelanggaran di atas, maka yang lebih dianggap perlu atau yang dipandang perlu untuk dikemukakan lebih dahulu pengertian lalu lintas, hal ini dimaksudkan untuk menjelaskan atau memberikan gambaran yang jelas tentang masalah yang menjadi pokok pembahasan dalam penelitian ini.

Poerwadarminta dalam kamus Bahasa Indonesia mengatakan, lalu lintas adalah :

Berjalan bolak-balik dan hilir mudik, perihal perjalanan di jalan, dan bagaimana perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya. Penulis berpendapat, bahwa lalu lintas adalah setiap pemakai jalan baik perorangan maupun kelompok yang menggunakan jalan baik sebagai suatu ruang gerak/jalan kaki atau tanpa alat penggerak/kendaraan. Apabila dilihat dari pengertian lalu lintas itu, tidak lain adalah menyangkut gerak perpindahan orang atau barang dari satu tempat menuju ke tempat yang lain dengan menggunakan jalan sebagai sarana transportasi.⁴⁴

Dalam peraturan perundangan tersebut, hanya ditentukan apa dan bagaimana seharusnya pemakai jalan terutama pengemudi kendaraan itu harus mengemudikan kendaraannya. Seperti misalnya ketentuan yang tersebut dalam beberapa pasal undang-undang Nomor 14 tahun 1992, maka barulah pelanggaran lalu lintas. Dari

⁴⁴ W.J.S. Poerwadarminta. 1999. *Kamus Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka, Jakarta, h. 56.

uraian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas itu sesungguhnya tidak lain adalah pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan masalah lalu lintas.

2. Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009

Dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009, maka dapat diketahui adanya pasal- pasal yang mengatur tentang pelanggaran lalu lintas, misalnya pasal 288 yang menyatakan :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau surat tanda coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana paling banyak Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan /atau denda paling banyak Rp. 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).⁴⁵

Menurut ketentuan dari pasal 288 ayat (1) dan ayat (2) dikatakan bahwa : barang siapa melanggar ketentuan dari ayat tersebut berarti siapapun yang melanggar di kenakan sanksi pidana sesuai dengan pelanggaran lalu lintas. Dan dalam pasal ini jelas dikatakan atau ditentukan adanya larangan untuk mengemudikan kendaraan atau ikut menjalankan kendaraan tanpa ijin. Oleh karenanya apabila ketentuan pasal ini dilanggar, maka berdasarkan pasal 288 ayat 1 dan ayat 2 berarti si pengemudi dapat dipidana sesuai dengan UndangUndang

⁴⁵ *Penjelasan pasal 288 (ayat 1 dan 2) Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Lalu Lintas Nomor 22 tahun 2009.⁴⁶

Dari pengertian pasal 288 ayat 1 dan ayat 2 dapatlah disimpulkan bahwasannya seseorang yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dilarang untuk mengemudikan kendaraan atau menjalankan kendaraan agar tidak dikenai sanksi pidana.

Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotordijalan, wajib :

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
- b. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
- c. Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi atau SIM, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal ini dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 16.
- d. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan tehnik dan baik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengangkut orang atau barang, tata cara penggandengan atau penempelan dengan kendaraan lain.
- e. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi

⁴⁶ *Ibid*

kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah- rumah. Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk disamping pengemudi wajib memakai sabuk pengaman atau keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.⁴⁷

Menurut ketentuan pasal 57 UU No.22 tahun 2009 maka barang siapa tidak memenuhi hal-hal yang diharuskan itu berarti melakukan pelanggaran lalu lintas, misalnya pengemudi tidak bisa memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNKB) pada waktu diperiksa oleh petugas hukum dalam hal ini adalah polisi lalu lintas, oleh karenanya, maka si pengemudi tersebut dianggap telah melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pasal 231 UU No. 22 tahun 2009 menyatakan bahwa :

1. Pengemudi kendaraan yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas wajib : menghentikan kendaraannya, menolong orang yang menjadi korban kecelakaan, melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat kepolisian terdekat,
2. Apabila pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, oleh karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, kepadanya tetap di-wajibkan segera melaporkan diri kepada pejabat polisi Negara Republik Indonesia terdekat.⁴⁸

⁴⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Op.cit*, h. 29

⁴⁸ *Penjelasan pasal 231 (ayat 1 dan 2) Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Barang siapa melanggar ketentuan pasal ini berarti telah melakukan pelanggaran lalu lintas. Apabila dilihat dari isinya maka ketentuan pasal 231 ini adalah merupakan salah satu ketentuan yang sangat menghargai jiwa dan raga manusia. Dimana di dalam ketentuan pasal 231 tersebut ada keharusan bagi pengemudi berhenti dan segera memberi pertolongan kepada korban kecelakaan tersebut.

Kecuali itu ketentuan pasal 231 ini juga merupakan ketentuan yang tidak kaku. Maksudnya masih memberikan kepada si pengemudi untuk tidak berhenti di tempat kejadian kecelakaan karena alasan yang mendesak, Seperti misalnya karena untuk menyelamatkan diri dari pengeroyokan massa di tempat kejadian kecelakaan, asalkan pengemudi tersebut segera melapor kepada pejabat kepolisian terdekat.

Untuk alasan-alasan tertentu yang mendesak ini, dijelaskan dalam pasal 231 ayat 2 tersebut sebagai berikut : Sebagai contoh : Alasan yang mendesak ialah misalnya jika ada gejala-gejala pengemudi atau penumpangnya mendapat serangan dari korban atau orang-orang sekitarnya, walaupun dalam hal mengemudi dapat berjalan terus namun ia diwajibkan melaporkan diri pada pejabat kepolisian di tempat yang terdekat.

Dari ketentuan di atas jelas bahwa apabila pihak pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas tidak melapor pada pihak yang berwajib berarti pengemudi tersebut telah melakukan pelanggaran.

Akibat dari pada jenis pelanggaran lalu lintas yang terakhir ini hanyalah dirasakan oleh si pengemudi atau pemilik kendaraan itu sendiri, misalnya terhadapnya dijatuhi hukuman denda atau hukuman kurungan sebagai pengganti apabila denda itu tidak dibayar. Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kealpaan, sehingga terjadi pelanggaran Pasal-Pasal dalam Kitab Undang-Undang hukum pidana (KUHP) terutama Pasal 359 dan 360, disebabkan pengemudi tidak memperhatikan kepentingan umum, misalnya melarikan kendaraanya dengan kecepatan yang tinggi, membawa muatan orang atau barang lebih dari pada apa yang telah ditetapkan atau karena kurang memperhatikan keadaan alat-alat dari kendaraan yang dikemudinya. Kita sering menggunakan perkataan kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi apakah yang diartikan dengan kecelakaan lalu lintas itu, apakah tiap kecelakaan yang terjadi di jalan termasuk kecelakaan lalu lintas. .

B. Dasar Hukum Pemeriksaan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas

Dengan diaturnya azas "Legalitas" dalam sistem hukum pidana kita membawa konsekuensi tidak seorangpun dapat dipidana tanpa adanya aturan yang mengaturnya dan aturan hukum tersebut adanya harus lebih dahulu daripada perbuatan yang dilakukan.

Azas legalitas ini dicantumkan secara tegas dalam pasal 1 ayat (1) Kitab Undang- Undang Hukum Pidana (KUHP) kita yang menyatakan

bahwa: Tiada suatu perbuatan boleh di hukum melainkan atas kekuatan ketentuan pidana dalam Undang-Undang yang adanya lebih dahulu daripada perbuatan itu.⁴⁹

Dari ketentuan pasal 1 ayat (1) KUHP ini tidak hanya berlaku bagi tindak pidana yang diatur dalam KUHP saja, melainkan berlaku juga untuk tindak pidana di luar KUHP. Termasuk juga untuk pelanggaran lalu lintas. Hal ini ditentukan secara tegas dalam pasal 103 KUHP, yang menyatakan bahwa :

Ketentuan dari delapan bab yang pertama dari buku ini berlaku juga terhadap perbuatan yang dapat di hukum menurut peraturan Undang-Undang lain, kecuali kalau ada Undang-Undang (Wet) tindakan umum pemerintah (*Algemene Maatregelen Van Bestuur*) atau ordonasi menentukan peraturan lain⁵⁰. Mengingat pelanggaran lalu lintas yang telah ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur, yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, maka landasan hukum penindakannya dapat dilihat atau ditemukan dalam ketentuan perundang-undangan tersebut.

Dasar hukum kepolisian dalam UU No 2 thn 2002 pasal 15 dan 16 dan tujuannya adalah untuk menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta mengayomi dan melindungi masyarakat. Namun perkembangan di lapangan, hak ini sering disalahgunakan dan dijadikan senjata untuk kepentingan pribadi. Dalam

⁴⁹ R. Soesilo, 2006. *Kitab undang-undang Hukum Pidana serta Komentar-Komentarnya, Lengkap Pasal Demi Pasal*. Politea. Bogor. H. 118

⁵⁰ *Ibid* h. 119

Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

C. Sanksi Hukum dan Tanggung Jawab Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Yang Melarikan Diri

Secara spesifik dalam UU No. 22 Tahun 2009 tidak menyebutkan definisi penanganan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri, hanya saja setiap terjadi kecelakaan ketika pelaku melarikan diri, tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong, dan tidak melapor ke kepolisian terdekat, melanggar pasal 312 UU. No. 22 Tahun 2009. Penanganan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri pada mulanya peristiwa kecelakaan karena kelalaian, yang mana kelalaian dalam berkendara telah diatur dalam pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009, kemudian perbuatan kelalaian yang mengakibatkan korban tersebut bersamaan dengan perbuatan yang tidak bertanggung jawab, yakni meninggalkan korban atau melarikan diri. Sebagaimana dalam pasal 312 UU No. 22 Tahun 2009⁵¹:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan

⁵¹ Penjelasan umum uu no 22 tahun 2009 310- 312 ayat (2), (3), dan (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000, (tujuh puluh lima juta rupiah)⁵².

Pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka, baik luka ringan maupun luka berat, atau meninggal dunia diancam dengan sanksi pidana sebagaimana diatur Pasal 310 ayat (2), (3), dan (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Tidak hanya itu, pengemudi juga wajib memberikan bantuan biaya pengobatan untuk korban cedera, serta bantuan biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman bagi korban meninggal dunia sebagaimana diatur Pasal 235 UU LLAJ. Sayangnya kewajiban untuk memberikan bantuan biaya ini tidak disertai dengan adanya sanksi hukum yang memaksa.

Di sisi lain, setiap pengemudi yang terlibat kecelakaan lalu lintas juga memiliki tanggung jawab antara lain wajib (Pasal 231 ayat 1 UU LLAJ)⁵³:

Apabila pengemudi dalam keadaan memaksa sehingga tidak dapat melaksanakan kewajiban menghentikan kendaraan dan memberi

⁵² *Ibid*, h. 18

⁵³ *Ibid*, h. 20

pertolongan, setidaknya harus segera melaporkan diri kepada Kepolisian terdekat (Pasal 231 ayat 2 UU LLAJ).

Terkait dengan tanggung jawab pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, di masyarakat, dikenal istilah “pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri” yaitu mengemudikan kendaraan dan terlibat kecelakaan, tetapi tidak menghentikan kendaraan dan tidak memberikan pertolongan kepada korban.

Dalam *conversus* pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri diatur secara terpisah, yakni kelalaian yang menyebabkan kecelakaan diatur dalam pasal 310 dan tindakan melarikan diri dalam pasal 312. Demikian dapat dikatakan bahwa tabrak lari merupakan perbarengan tindak pidana (*Concursus*), yang mana melanggar pasal 310 mengenai kelalaian dalam berkendara, kemudian melanggar pasal 312 yakni meninggalkan korbannya atau tidak melapor ke Kepolisian terdekat. Mengenai *Concursus* dari tindakan tabrak lari tergolong sebagai *Concursus realis*, karena terdapat dua kejadian, yakni menabrak dan melarikan diri.

Untuk pengemudi yang menyebabkan pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri. ini selain dikenakan Pasal 310 UU LLAJ, juga dapat dikenakan Pasal 312 UU LLAJ⁵⁴

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan

⁵⁴ *Ibid*, h. 24.

Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Ternyata sanksi untuk pengemudi pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri tidak kalah beratnya dengan sanksi untuk kecelakaan lalu lintas itu sendiri. Walaupun kewajiban untuk memberi bantuan biaya diatur dalam UU LLAJ, tetapi hal tersebut tidak disertai dengan ancaman sanksi jika tidak dilakukan. Akan tetapi, hakim bisa saja menetapkan terdakwa untuk memberi bantuan biaya kepada korban seperti dalam Putusan MA No. 1212 K/Pid/2011.

D. Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Dengan adanya perencanaan jalan raya yang baik dapat memberikan keselamatan yang lebih baik, kesalahan penilaian menjadi kecil, tidak ada konsentrasi kendaraan pada suatu saat atau tidak terjadi kesalahan persepsi di jalan, dan dengan demikian menghindarkan terjadinya kecelakaan⁵⁵.

Pelaku kecelakaan adalah seseorang yang duduk di belakang kemudi dan mengendalikan kemudi pada saat terjadinya kecelakaan

⁵⁵ Hobbs, F.D, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Penerbit Gadjah Mada. University Press, h. 76.

(pengemudi). Pengemudi merupakan salah satu pemegang peranan penting ketika suatu kecelakaan lalu lintas terjadi. Pada kenyataannya di lapangan, sekitar 90% kecelakaan lalu lintas terjadi akibat keteledoran pengemudi. Salah satu bentuk keteledoran pengemudi yaitu ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas.

Efektifnya perjalanan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak terlepas dari dukungan kerjasama secara terpadu dan berkelanjutan semua lapisan masyarakat dan aparat penegak hukum. Caranya mematuhi segala peraturan yang ada dalam undang-undang tersebut. Sehingga apa yang diinginkan oleh masyarakat dapat tercapai dengan baik dan sebaliknya baik pelanggaran maupun kecelakaan yang terjadi di jalan raya dapat diminimalisir setiap saat.

Penanganan pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu :

1. Penanggulangan Dengan Cara Moralistik

Penanggulangan dengan cara moralistik adalah usaha-usaha yang dilakukan dalam mencegah pelanggaran lalu lintas melalui usaha-usaha pembinaan, memperkuat moral dan mental agar kebal terhadap bujukan, godaan atau sesuatu yang buruk yang dapat mempengaruhi bagi pemakai kendaraan. Langkah-langkah konkrit yang dilakukan melalui cara moralistik sebagai berikut :

a. Melakukan pembinaan terhadap kesadaran mental terdiri dari :

- 1) Mendorong dan membina seseorang agar mereka sadar dan mau menjalankan semua peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan cara yang baik.

- 2) Membina seseorang agar dapat ikut serta dalam berbagai kegiatan terutama dalam hal penyuluhan hukum.

b. Aparat hukum selalu memberikan petunjuk teknis terutama kepada masyarakat yang kurang memahami isi dari undang-undang lalu lintas.

2. Penanggulangan Dengan Cara Abalisionistik

Penanggulangan dengan cara abalisionistik adalah menghilangkan atau memperkecil sebab-sebab terjadinya pelanggaran maupun kecelakaan dalam berlalu lintas di jalan raya melalui upaya selalu memberikan tindakan nyata kepada para pemakai kendaraan apabila tidak memakai helm, SIM(Surat Izin Mengemudi, STNK(Surat Tanda Nomor Kendaraan), dan BPKB(Buku Pemilik Kendaraan Bermotor) dari kendaraan yang dibawanya dengan cara diproses menurut hukum yang berlaku tanpa adanya perbedaan diantara pelaku itu sendiri. Sebagaimana yang terdapat pada Pasal 200 UU. No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, tugas kepolisian yang paling sering dijumpai di lapangan dalam penertiban pelanggaran lalu lintas yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas di antaranya:

- 1) Memberikan penerangan terhadap pemakai jalan, baik terhadap pejalan kakimaupun pemakai dengan kendaraan di jalan raya.

- 2) Memberikan penerangan terhadap pemohon surat izin mengemudi (SIM) diruang teori tempat pembuatan SIM.
- 3) Mengadakan patroli lalu lintas di jalan yang dianggap padat arus lalu lintas.
- 4) Melakukan pencegahan bersama terhadap segala problematika berlalu lintas.
- 5) Mengatur pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan dalam berlalu lintas.⁵⁶

⁵⁶ Winarno, 1989, *Hukum Dan Lalu Lintas di Jalan Raya*, Erlangga, Jakarta h. 82