

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara dengan tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi, dengan jumlah penduduk yang mencapai 265 juta jiwa. Jumlah tersebut terdiri dari 133,17 juta jiwa laki-laki dan 131,88 juta jiwa perempuan.¹ Hal itu juga dapat dibuktikan dengan padatnya jalan raya yang disebabkan oleh peningkatan volume kendaraan yang sangat pesat setiap tahunnya.

Perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain untuk melakukan kegiatan sehari-hari merupakan hal yang tidak dapat dihindari. Transportasi merupakan suatu kebutuhan masyarakat untuk menjalankan kegiatan sehari-hari dengan menggunakan alat transportasi, baik menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Sebagaimana diketahui, masyarakat modern menempatkan transportasi sebagai kebutuhan turunan, akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya.²

Banyak pilihan dan macam dari berbagai sistem transportasi, mulai dari transportasi laut, udara, dan darat. Jika dilihat dari banyaknya pengguna dan ragam jenisnya, transportasi daratlah yang cukup dominan.

¹ <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/05/18/2018-jumlah-penduduk-indonesiamencapai-265-juta-jiwa> (diakses pada 03 Desember 2021 pukul 14:32 WIB)

² Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga, terdapat dalam <http://www.bin.go.id>, diakses pada 03 Desember 2021 pukul 14:32 WIB

Transportasi darat memiliki banyak ragam pilihan mulai dari kendaraan tidak bermotor seperti sepeda, becak, dan gerobak. Kendaraan bermotor pada transportasi darat adalah sepeda motor dan mobil. Kesemuanya tersebut tidak lain tujuannya adalah untuk mendukung mobilitas orang serta barang guna memperlancar proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara.³

Salah satu masalah yang dihadapi beberapa Negara, khususnya di Indonesia dalam pemenuhan kebutuhan transportasi adalah kurangnya fasilitas yang disediakan pemerintah dalam sistem transportasi publik yang layak. Hal tersebut mengakibatkan kecenderungan masyarakat untuk memilih kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil untuk pemenuhan kebutuhan transportasi sehari-hari. Hal ini juga dipengaruhi oleh gencarnya berbagai bentuk promosi yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan penyedia kendaraan bermotor dan perusahaan leasing melalui sistem kredit yang terjangkau bahkan sampai pada masyarakat kalangan bawah sekalipun.

Meningkatnya volume kendaraan yang sangat pesat berdampak pada kemacetan di jalan raya terutama pada jam-jam sibuk dan menyebabkan semakin simpang siurnya lalu lintas di jalan raya. Hal ini tentunya disebabkan karena tidak berbandingnya jumlah kendaraan dan jumlah jalan yang pada akhirnya membuat para pengguna jalan raya akan semakin tidak nyaman.

³ Agio V. Sangki, "Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas", artikel pada Lex Crimen edisi no.1 Vol.1, 2012, h. 33.

Ketidaknyamanan pengguna jalan raya akan mendatangkan dampak buruk yaitu semakin tingginya beban psikologis yang dapat menyebabkan stress berkepanjangan dan dapat menimbulkan kelalaian maupun kealpaan dalam melaksanakan kewajibannya sebagai pengguna jalan raya yang tentu saja dapat merugikan dirinya serta orang lain.

Kelalaian ataupun kealpaan sendiri dapat dihindari dengan cara tetap memegang teguh dan patuh pada peraturan hukum, hal ini didasari bahwa Indonesia adalah negara hukum dimana semua warga negaranya harus tunduk dan patuh pada aturan-aturan hukum positif.

Meskipun demikian, tetap saja angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia termasuk tinggi di ASEAN. Kepala Korps Lalu-lintas Kepolisian Indonesia Inspektur Jenderal Royke Lumowa mengatakan jumlah korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai sekitar 28-30 ribu jiwa pertahun.⁴

Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Termasuk tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas di kota maupun kabupaten tiap provinsi, sedangkan upaya dari pemerintah yaitu melakukan pelebaran jalan, perbaikan pada jalan yang rusak, dan memberi penerangan lampu jalan. Tetapi pada kenyataannya, upaya-upaya yang telah dilakukan oleh Polres dan Pemerintah untuk meminimalisir kecelakaan masih mendapatkan beberapa hambatan

⁴ <https://nasional.tempo.co/read/1033993/angka-kecelakaan-lalu-lintas-indonesia-termasuktinggi-di-asean/full&view=ok> (diakses pada 03 Desember 2021 pukul 14:32 WIB)

dikarenakan kurangnya kesadaran dalam diri masyarakat, akibatnya tingkat kecelakaan lalu lintas masih terbilang cukup tinggi.

Contoh yang kerap terjadi di masyarakat yaitu masih banyak pengemudi kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat yang ugal-ugalan, atau masih dibawah umur. Hal tersebutlah yang seringkali mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain adalah pengemudi dalam keadaan mengantuk, faktor dari kondisi kendaraan itu sendiri, jalan yang belum memenuhi syarat misalnya berlubang, dan faktor cuaca lingkungan⁵.

Kesalahan pengemudi baik kecerobohan atau kealpaan dalam mengemudikan kendaraannya merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 359 telah dijelaskan tentang masalah-masalah kealpaan, yaitu : Barang siapa yang karena kealpaannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia dihukum penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun.

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) juga mengatur masalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka, baik luka ringan maupun luka berat,

⁵ <https://www.gridoto.com/read/221030654/4-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-di-jalanraya#!%2F> (diakses pada 03 Desember 2021 pukul 14:32 WIB)

atau sampai meninggal dunia. Sebagaimana diatur dalam Pasal 310 UU

No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 morang 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).

Terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 17/Pid.Sus/2021/PN.Snn bahwa berawal pada hari Senin tanggal 4 Januari 2021 sekira pukul 14.30 WIT bertempat di jalan umum desa Manaf Kecamatan Sulabesi Tengah Kabupaten Kepulauan Sula, pada saat itu Terdakwa sedang mengendarai sepeda motor Honda Beat warna hitam dengan nomor polisi DG 4039 QK dengan memboncengi Saksi Mirna Buamona berjalan dari arah selatan menuju arah utara desa Fogi, selanjutnya ketika Terdakwa mengendarai motor pada badan jalan sebelah barat melewati Jalan Umum desa Manaf, dari jarak sekitar 30m (tiga puluh meter) Terdakwa melihat mobil penumpang berhenti dipinggir

jalan sebelah timur, kemudian Terdakwa melihat Rifal Lossen Alias Rifal sedang berjalan menyeberangi jalan dari pinggir jalan sebelah timur menuju pinggir jalan sebelah barat, kemudian Terdakwa membunyikan klakson dan Terdakwa melihat Rifal Losen kaget dan langsung melompat ke pinggir jalan sebelah barat, kemudian tiba-tiba Terdakwa melihat Korban Alm Saleh Umagap didepan Terdakwa dengan jarak sekitar 2 meter, setelah itu Terdakwa membunyikan klakson dan berteriak mengatakan, "Om Eeee", dan tiba tiba setir motor Terdakwa menghantam badan bagian kiri Korban hingga membuat tubuh Korban berputar kearah kiri dan kemudian setir motor sebelah kanan Terdakwa menghantam bahu Korban yang mengakibatkan Korban terjatuh ke aspal jalan dengan kepala bagian belakang Korban terbentur aspal jalan mengakibatkan Korban mengeluarkan darah dari lubang telinga dan muntah darah, selanjutnya Terdakwa dengan boncengannya Saksi Mirna Buamona terjatuh dari sepeda motor dan Terdakwa dengan motornya terseret ke pinggor jalan sebelah barat, setelah itu Terdakwa berdiri dan melepas helm yang Terdakwa gunakan, selanjutnya Terdakwa marah-marah ke Korban dengan mengatakan," Bajalang tar lihat-lihat baru tabrak motor ulang, (alan tidak lihat-lihat kemudian tabrak motor)", sehingga membuat orang-orang disekitar tempat kejadian marah dan memukul Terdakwa, setelah itu Terdakwa melarikan diri ke arah barat belakang rumah warga

Terdakwa mengendarai sepeda motor Honda beat warna hitam dengan nomor Polisi DG 4039 QK tidak memiliki Surat Izin Mengemudi C (SIM C)

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai pidana perjudian dengan judul tesis: **Pertanggungjawaban Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Akibat Kelalaiannya Mengakibatkan Korban Jiwa Dimana Pengemudi Tidak Memiliki Sim (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Nomor 17/Pid.Sus/2021/PN Snn)**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka ditentukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor di jalan raya yang dibenarkan dalam undang-undang?
2. Bagaimana akibat hukum bagi pelaku pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki sim mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang berakibat pada jatuhnya korban jiwa?
3. Bagaimana pertimbangan hakim atas kecelakaan lalu lintas dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 17/Pid.Sus/2021/PN Snn?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan tesis ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa pengaturan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor di jalan raya yang dibenarkan dalam undang-undang.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa akibat hukum bagi pelaku pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki sim mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang berakibat pada jatuhnya korban jiwa.
3. Untuk mengetahui dan menganalisa pertimbangan hakim atas kecelakaan lalu lintas dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 17/Pid.Sus/2021/PN Snn.

D. Manfaat Penelitian

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

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya di bidang tindak pidana lalu lintas.
2. Secara praktis, Praktis hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya tentang tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

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.⁶

Kata teoritik atau teoritis atau *theoretical* berarti berdasarkan pada teori, mengenai atau menurut teori.⁷ 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.⁸ Dalam penelitian ilmiah, adanya kerangka teoritis adalah merupakan suatu kerangka dari mana suatu masalah dan hipotesis diambil atau dihubungkan.

Peter Mahmud Marzuki menyatakan bahwa: "Penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori ataupun konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi."⁹ Kedudukan teori dalam suatu penelitian hukum sangat penting, di mana

⁶ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, h. 92.

⁷ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2001, h. 156

⁸ Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*, Elsam HuMa, Jakarta, 2002, h. 184

⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media, Jakarta, 2010, h. 35

teori membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofisnya yang tertinggi.¹⁰

Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidak-tidaknya dalam urutan yang demikian itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.¹¹

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 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.¹²

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.¹³

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

¹⁰Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, h. 254.

¹¹*Ibid.*, h. 253.

¹²*Ibid.*

¹³ W.Sommermeijer, *Tanggung Jawab Hukum*, Pusat Studi Hukum Universitas Parahyangan, Bandung, 2002, h. 23

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. *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.¹⁴

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

¹⁴ Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 335.

perbuatan yang bertentangan”.¹⁵ 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 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*).¹⁶ 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

¹⁵ Selly Masdalia Pertiwi, *Tesis: Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Berakibat Batal Demi Hukum Pada Saat Berakhir Masa Jabatannya*, Program Studi Kenotariatan Pascasarjana Universitas Udayana Denpasar, 2014, h. 22.

¹⁶ Hans Kelsen I, *Op.cit.*, Hal. 95

pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.¹⁷

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*).

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

¹⁷ Hans Kelsen II, *Op.cit.* , Hal. 149

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.¹⁸

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

¹⁸ Sudarto, 1983, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni. h. 20.

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 pemidanaan melalui massmedia.¹⁹

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 undang-undang 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

¹⁹ Packer, Herbert L., 1968, *The Limits of The Criminal Sanction*, California: Stanford University Press. h. 56 – 57.

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 menanggihkan 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.²⁰

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.²¹

²⁰ *Ibid.*,h. 22.

²¹ *Ibid.*,h. 21.

Di Indonesia, Pasal 82 KUHP juga menganut penyelesaian perkara di luar peradilan. Pasal 82 ayat 1 KUHP berbunyi "Kewenangan menuntut 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 pemidanaan 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.²² 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 *seponering*, 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*

²² *Ibid.*,h. 5.

legality".²³ Jadi, selain efektif, kebijakan penentuan pidana juga harus mempunyai tujuan yang penuh makna secara mendalam sebagai dasar 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 penjeraan, 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*.²⁴ 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

²³ *Ibid.*,h. 139.

²⁴ *Ibid.*,h. 319.

dengan pengawasan, keterbukaan informasi, dan akuntabilitas penegak hukum.

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 atautkah 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.²⁵

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

²⁵ Lamintang, P.A.F., 1983, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru. h. 127-128.

mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan juga berguna; menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan, dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan membebaskan rasa bersalah pada para terpidana. Pidana tersebut tidak ditujukan untuk menderitakan dan merendahkan martabat manusia.

c. Teori Sistem hukum (*legal theorie system*)

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa berhasil atau tidaknya penegakan hukum bergantung pada: “substansi hukum, struktur hukum/pranata hukum dan budaya hukum.”²⁶ Ketiga subsistem yang ada dalam system hukum saling berkaitan antara satu sama lainnya.

Substansi hukum adalah bagian substansial yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan. Substansi juga berarti produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, atau aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan yang ada dalam kitab undang-undang (*law books*).

Sebagai negara yang masih menganut sistem *civil law sistem* atau sistem Eropa Kontinental (meski sebagian peraturan perundang-undangan juga telah menganut *Common Law Sistem* atau *Anglo Saxon*) dikatakan hukum adalah peraturan-peraturan yang tertulis sedangkan

²⁶ Lawrence W. Friedman, diterjemahkan dari buku aslinya *Legal Theory* oleh Muhammad Arifin, disunting oleh Ahcmad Nasir Budiman, dan Sulaiman Saqib, 1990, *Teori dan Filsafat Hukum : Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan*, Rajawali Pers, Jakarta, h. 120.

peraturan-peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum. Sistem ini mempengaruhi sistem hukum di Indonesia.²⁷

Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa “proses pembangunan merupakan suatu perubahan yang harus diupayakan agar berjalan teratur dan berkelanjutan disetiap sektor antara lain politik, ekonomi, demografi, psikologi, hukum, intelektual maupun teknologi.”²⁸

Suatu penelitian hukum difungsikan sebagai sarana untuk pembaharuan masyarakat agar pembangunan benar-benar berjalan menurut garis kebijaksanaan yang diamanatkan oleh UUD Tahun 1945. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Mochtar Kusumaatmadja dengan menyesuaikan konsep dari Roscoe Pound terhadap hukum di Indonesia, kemudian oleh Romli Atmasasmita dikembangkan lagi dengan konsep *Bureucratic and Social Engineering*.

Romli Atmasasmita mengemukakan, hukum harus memegang peranan dalam memberdayakan masyarakat dan birokrasi untuk mewujudkan masyarakat madani.²⁹ Kemudian Mochtar Kusumaatmadja memberikan pandangannya mengenai fungsi dan peranan hukum dalam pembangunan nasional, yang kemudian dikenal sebagai Teori Hukum Pembangunan. Di mana fungsi dan peran hukum diletakkan di atas premis atau prinsip sebagai berikut:³⁰

²⁷ *Ibid.* h. 20.

²⁸ Soerjono Soekanto, *Kegunaan Sosiologi hukum Bagi Kalangan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h. 11.

²⁹ Romli Atmasasmita, 2012, *Teori Hukum Integratif, Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif*, Yogyakarta, Genta Publishing, h. 64.

³⁰ *Ibid.*, h. 65-66.

- a. Semua masyarakat yang sedang membangun selalu dicirikan oleh perubahan dan hukum berfungsi agar dapat menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur. Perubahan yang teratur menurut Mochtar, dapat dibantu oleh perundang-undangan atau keputusan pengadilan atau kombinasi dari keduanya. Beliau menolak perubahan yang tidak teratur dengan menggunakan kekerasan semata-mata.
- b. Baik perubahan maupun ketertiban (atau keteraturan) merupakan tujuan awal dari masyarakat yang sedang membangun, maka hukum menjadi suatu sarana (bukan alat) yang tidak dapat diabaikan dalam proses pembangunan.
- c. Fungsi hukum dalam masyarakat adalah mempertahankan ketertiban melalui kepastian hukum dan juga (sebagai kaidah sosial) harus dapat mengatur (membantu) proses perubahan dalam masyarakat.
- d. Hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan hukum yang hidup (*the living law*) dalam masyarakat, yang tentunya sesuai pula atau merupakan pencerminan dari nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat itu.
- e. Implementasi fungsi hukum tersebut di atas hanya dapat diwujudkan jika hukum dijalankan oleh suatu kekuasaan, akan tetapi kekuasaan itu sendiri harus berjalan dalam batas rambu-rambu yang ditentukan di dalam hukum itu.

Hukum sangat diperlukan bagi proses perubahan termasuk perubahan yang cepat yang biasa diharapkan oleh masyarakat yang sedang membangun, apabila suatu perubahan itu hendak dilakukan dengan teratur dan tertib, maka hukum merupakan sarana yang tidak dapat diabaikan dalam proses pembangunan.³¹

Struktur hukum mencakup wadah ataupun bentuk dari sistem tersebut, umpamanya menyangkut tatanan lembaga-lembaga hukum formal, hubungan antara lembaga-lembaga tersebut, hak-hak dan kewajiban-kewajibannya, dan seterusnya.³²

³¹ Emma Nurita. 2014, *Cybernotary Pemahaman Awal dan Konsep Pemikiran*. Jakarta, Refika Aditama, h. 96.

³² Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, h. 59.

Budaya/kultur hukum menurut Lawrence M. Friedman pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk sehingga dihindari. Nilai-nilai tersebut lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.³³

Menurut Jimly Asshiddiqie:

Substansi yang tercermin dalam peraturan perundang-undangan atau pun dalam putusan-putusan hakim selalu berasal dari budaya hukum, dan institusi hukum yang bekerja untuk membuat maupun menerapkan dan menegakkan hukum juga dipengaruhi oleh budaya hukum yang hidup dan mempengaruhi orang-orang yang bekerja di dalam setiap institusi itu. Karena itu, menurut Lawrence Friedman, budaya hukum itulah yang menjadi komponen utama dalam setiap sistem hukum.³⁴

Budaya hukum juga dapat dipersepsikan sebagai sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum-kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Kultur hukum adalah suasana pemikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan.

Budaya hukum erat kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum masyarakat maka akan tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat

³³ *Ibid.*, h. 59-50.

³⁴ Jimly Asshiddiqie, *Teori Hukum Hans Kelsen*, Komisi Yudisial, Jakarta, 2006, h. 21-22

kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum di masyarakat.

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 untuk menghubungkan 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 dalam penelitian ini, perlu dikemukakan mengenai pengertian konsep yang digunakan, sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban Pidana merupakan “suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi atas kesepakatan menolak suatu perbuatan tertentu.”³⁵
2. Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Pasal 1 Angka 24 PP No. 22 Tahun 2009 merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lainnya mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

³⁵ Chairul Huda, *Dari 'Tiada Pidana Tanpa Kesalahan' menuju kepada 'Tiada Pertanggung Jawaban Pidana Tanpa Kesalahan'*, Kencana, Jakarta, 2011, hal. 71

3. Korban Menurut Arif Gosita adalah mereka yang menderita jasmaniah dan rohaniah sebagai akibat tindakan orang lain yang mencari pemenuhan kepentingan diri sendiri atau orang lain yang bertentangan dengan kepentingan hak asasi pihak yang di rugikan³⁶.
4. SIM (Surat Ijin Mengemudi) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendaraan bermotor.³⁷

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 Studi Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, 2020.

Judul yang menjadi topik/tema dalam penelitian ini adalah mengenai: **“Tinjauan Hukum Pidana Pada Kasus Laka Lantas Atas Dampak Kerusakan Jalan”**

³⁶ Arif Gosita , *Masalah Korban Kejahatan* . Akademika Pressindo. Jakarta, 1993, hlm 63

³⁷ <https://polri.go.id/sim> diakses pada 27 April 2024 Pukul 19.00 WIB

Adapun yang menjadi permasalahan dalam ini adalah Bagaimana tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan?, Bagaimana perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan? Serta Bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan?

2. Tesis Tery Endro Arie Wibowo,SH., Mahasiswa Hukum dan Sistem Peradilan Pidana, Program Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, 2018.

Judul penelitian: **“Penerapan Diversi Pada Tingkat Penyidikan Dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Gunungkidul”**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini, yaitu: Bagaimana penerapan Diversi pada tingkat penyidikan dalam perkara kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Gunungkidul?, Apa kendala dalam penerapan Diversi pada tingkat penyidikan dalam perkara kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Gunungkidul?.

Berdasarkan peninjauan yang telah dilakukan, maka sejauh yang diketahui, penelitian tentang: **Pertanggungjawaban Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Akibat Kelalaiannya Mengakibatkan Korban Jiwa Dimana Pengemudi Tidak Memiliki Sim (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Nomor 17/Pid.Sus/2021/PN Snn)** 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 ini bersifat “deskriptif, yaitu menggambarkan keadaan atau suatu fenomena yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti”.³⁸ Deskriptif analitis akan dikaji peraturan-peraturan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan yang menyangkut permasalahan yang telah diidentifikasi.

2. Metode Pendekatan

Pendekatan dalam penelitian ini dilakukan secara metode penelitian yuridis normatif. "Pendekatan yuridis normatif yaitu menekankan pada ilmu hukum dengan menitik beratkan pada data sekunder, yang berupa bahan hukum primer, sekunder, dan tertier".³⁹

3. Objek Penelitian

Adapun objek penelitian dalam penulisan tesis ini adalah Putusan Pengadilan Negeri Nomor 17/Pid.Sus/2021/PN Snn.

³⁸ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 2003, hal. 36

³⁹ Ibid, hal. 37

4. Alat Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan melaksanakan penelitian kepustakaan (*library reseacrh*), yaitu dengan metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi penting sebab pemahaman terhadap pandangan/doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan/doktrin akan memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan dan pembahasan dalam penelitian ini.

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 buku-buku, majalah, dokumen-dokumen, serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian pokok masalah dalam tesis ini.

5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

a. Jenis Data

Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Data kualitatif, yaitu data yang disajikan dalam bentuk kata verbal bukan dalam bentuk angka. yang termasuk data

kualitatif dalam penelitian ini yaitu gambaran umum obyek penelitian.⁴⁰

b. Sumber Data

Sumber data penelitian ini adalah sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini bersumber dari :

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan mengenai tindak pidana kecelakaan lalu lintas.
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer berupa buku-buku yang berhubungan dengan objek yang diteliti
- 3) Bahan hukum tertier yakni yang memberikan informasi lebih lanjut mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum.

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.

⁴⁰ Noeng Muhadjir, Metodologi Penelitian Kualitatif , (Yogyakarta : Rakesarasin, 1996), h. 2.

6. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Pelaksanaan analisis data dalam penelitian ini, terdapat 3 (tiga) aspek kegiatan yang penting untuk dilakukan, yaitu: menulis catatan, mengidentifikasi konsep-konsep dan mengembangkan batasan konsep dan teori. Proses analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi beberapa tahapan, yaitu:

a. Analisis data

Analisis data dilakukan semenjak data diperoleh secara studi pustaka. Dari analisa data diperoleh tema dan rumusan hipotesa. Untuk menuju pada tema dan mendapatkan rumusan hipotesa, tentu saja harus berpatokan pada tujuan penelitian dan rumusan masalahnya.

b. Reduksi data

Reduksi data merupakan kegiatan proses pengurangan data dan juga penambahan data. Dalam mereduksi data dapat terjadi pengurangan data dan juga penambahan data yang dianggap

relevan dengan permasalahan yang diteliti sehingga dihasilkan data yang sempurna.

c. Penyajian data

Setelah proses reduksi data, maka tahapan selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data merupakan proses pengumpulan informasi yang disusun berdasar kategori atau pengelompokan-pengelompokan yang diperlukan.

d. Interpretasi data

Setelah melalui tahapan penyajian data, maka tahap selanjutnya adalah proses pemahaman makna dari serangkaian data yang telah tersaji, dalam wujud yang tidak sekedar melihat apa yang tersurat, namun lebih pada memahami atau menafsirkan mengenai apa yang tersirat di dalam data yang telah disajikan.

e. Penarikan kesimpulan/verifikasi.

Tahapan terakhir dari analisis data adalah penarikan kesimpulan/verifikasi, tahap ini merupakan proses perumusan makna dari hasil penelitian yang diungkapkan dengan kalimat yang singkat-padat dan mudah difahami, serta dilakukan dengan cara berulang kali melakukan peninjauan mengenai kebenaran dari penyimpulan itu, khususnya berkaitan dengan relevansi dan konsistensinya terhadap judul, tujuan dan perumusan masalah yang ada.

BAB II

PENGATURAN HUKUM BAGI PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN RAYA YANG DIBENARKAN DALAM UNDANG-UNDANG

A. Peraturan Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Kebutuhan bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan suatu kebutuhan primer dalam kehidupan manusia. Kebutuhan itu pula yang kemudian mendasari manusia membutuhkan sarana transportasi. Peranan transportasi sangat penting untuk mendukung mobilitas manusia. Seiring perkembangan zaman manusia dapat menciptakan kendaraan bermotor untuk memudahkannya dalam bertransportasi. Dan salah satu jenis transportasi yang paling dibutuhkan manusia untuk menunjang pergerakannya adalah sarana transportasi darat. Berdasarkan hal tersebut, kemudian dalam bertransportasi dikenal istilah “lalu lintas”.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pengertian lalu lintas adalah “Gerak kendaraan dan orang di ruang jalan, dimana definisi kendaraan itu sendiri berarti suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor”.

2. Tata Cara Dalam Berlalu Lintas

Tata cara dalam berlalu lintas menurut buku Panduan Praktis Berlalu Lintas Direktorat Lalu Lintas Polri adalah sebagai berikut:

1. Ketertiban dan Keselamatan

a) Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- 1) Berperilaku tertib; dan atau
- 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan LLAJ, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

b) Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

- 1) Rambu-rambu lalu lintas.
- 2) Marka jalan.
- 3) Alat pemberi isyarat lalu lintas.
- 4) Gerakan lalu lintas.
- 5) Berhenti dan parkir.
- 6) Peringatan dengan bunyi dan sinar.
- 7) Keecepatan maksimal atau minimal; dan atau
- 8) Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

c) Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan:

- 1) Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCK).
- 2) Surat Izin Mengemudi (SIM).
- 3) Bukti lulus uji berkala; dan atau.

4) Tanda bukti lain yang sah.

d) Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib menggunakan sabuk keselamatan.

e) Setiap orang yang mengendarai dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI).

2. Penggunaan lampu

a) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.

b) Pengemudi sepeda motor selain memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud di atas wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

3. Jalur atau lajur lalu lintas

a) Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri.

b) Penggunaan jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:

1) Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan di depannya atau;

2) Diperintahkan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.

3) Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada jalur kiri jalan.

4) Jalur kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan kecepatan lebih tinggi, akan membelok, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain.

4. Tata Cara Melewati

a) Pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas dan tersedia ruang yang cukup bagi kendaraan yang akan dilewati.

b) Dalam keadaan tertentu, pengemudi dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan LLAJ.

c) Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud dilarang melewati kendaraan tersebut.

5. Belokan dan simpangan

a) Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.

- b) Pengemudi kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping dan di belakang serta memberikan isyarat.
 - c) Pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan oleh rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
6. Perlintasan kereta api Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib:
- a) Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah ditutup, dan atau ada isyarat lain.
 - b) Mendahulukan kereta api, dan
 - c) Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.
7. Kecepatan Pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang:
- a) Mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional dan ditentukan berdasarkan kawasan pemukiman, perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan dan dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
 - b) Berbalapan dengan kendaraan motor lain.
 - c) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut.
8. Berhenti Selain kendaraan motor umum dalam trayek setiap kendaraan bermotor dapat berhenti di setiap jalan, kecuali:

- a) Terdapat rambu larangan berhenti dan atau marka jalan yang bergaris utuh.
- b) Pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan atau
- c) Di jalan tol.

B. Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

1. Pengertian Sanksi

Seringkali didengar atau didapati apabila seseorang melanggar suatu peraturan atau tata tertib maka akan dikenakan sanksi. Sanksi diberikan sebagai hukuman atas apa yang telah dilakukan seseorang dalam hal melanggar aturan atau tata tertib.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, “Sanksi adalah tanggungan (tindakan-tindakan, hukuman, dan sebagainya) untuk memaksa seseorang untuk menepati perjanjian atau menaati apa-apa yang sudah dikemukakan”.⁴¹

Menurut Van Den Steenhoven dalam Hilman Hadikusuma “Sanksi adalah unsur-unsur sebagai unsur hukum yaitu ancaman penggunaan paksaan fisik, otoritas resmi, penerapan ketentuan yang secara teratur, dan reaksi masyarakat yang tidak spontan sifatnya”.⁴²

⁴¹ Pusat Bahasa, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2008, h. 132

⁴² Hilman Hadikusuma, *Pengantar Ilmu Hukum Adat Indonesia*, Bandung: Mandar Maju, 2003, h. 114

Kemudian ditambahkan oleh Sudikno Mertokusumo bahwa “Sanksi adalah tidak lain merupakan reaksi, akibat atau konsekuensi pelanggaran terhadap kaidah sosial”.⁴³

Diperkuat oleh pendapat Paul Bohannon dalam Hilman Hadikusuma, “Sanksi merupakan seperangkat aturan yang mengatur bagaimana pranata-pranata hukum mencampuri suatu masalah agar dapat memelihara suatu sistem sosial sehingga memungkinkan warga masyarakat hidup dalam sistem itu secara tenang serta dengan cara-cara yang dapat diperhitungkan”.⁴⁴

Dari beberapa pendapat para ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengertian sanksi adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan secara sadar dan sengaja oleh seseorang atau sekelompok orang terhadap orang lain akibat dari kelalaian perbuatan atau tingkah laku yang tidak sesuai dengan tata nilai yang berlaku dalam lingkungan hidupnya. Dimana tindakan tersebut menimbulkan nestapa atau penderitaan dengan maksud supaya penderitaan itu benar-benar dirasakannya dan akhirnya sadar akan kesalahannya untuk menuju ke arah kebaikan.

2. Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

Pelanggaran lalu lintas yang sering disebut juga dengan tilang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-

⁴³ Sudikno Mertokusumo, Teori Hukum, Edisi Revisi, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, 2012. h. 76

⁴⁴ *Ibid.*, h. 116.

Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diberi tindakan hukum langsung dari aparat dan tidak perlu menunggu laporan atau pengaduan dari pihak yang dirugikan.

Pelanggaran lalu lintas banyak macamnya, diantaranya yang kerap kali terjadi adalah:

- a) Menggunakan jalan dengan cara merintang yang dapat membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.
- b) Mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), STNK, Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) yang sah atau tanda bukti lainnya sesuai peraturan yang berlaku atau dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa.
- c) Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang lain yang tidak memiliki SIM.
- d) Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggandengan dengan kendaraan lain.
- e) Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan.

- f) Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan.
- g) Pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diijinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang.
- h) Pelanggaran terhadap ijin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas seperti yang telah disebutkan di atas tentunya akan banyak menimbulkan kerugian dan dampak negatif. Dampak negatif yang ditimbulkan diantaranya adalah:

- a) Tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan lampu lalu lintas maupun pada jalan raya.
- b) Keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki menjadi terancam.
- c) Kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang enggan untuk berjalan kaki atau memanfaatkan alat transportasi yang tidak bermotor.
- d) Kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa kemudian menjadi budaya melanggar peraturan.

3. Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

Seperti yang telah diuraikan di latar belakang bahwa pelanggaran lalu lintas masih marak terjadi di berbagai tempat. Ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang didalamnya memuat sanksi bagi

pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu upaya untuk mencegah tingginya angka pelanggaran lalu lintas.

Sanksi untuk pelanggaran lalu lintas ini berada dalam ruang lingkup hukum pidana. Dalam hukum pidana juga dikenal dua jenis perbuatan yaitu kejahatan dan pelanggaran, kejahatan ialah perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga bertentangan dengan nilai moral, nilai agama dan rasa keadilan masyarakat, contohnya mencuri, membunuh, dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang. Dalam hal ini adalah pelanggaran lalu lintas contohnya seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara, dan sebagainya.

Sanksi yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas adalah berupa sanksi yang pada umumnya disebut istilah "tilang". Prosedur pelaksanaan tilang ini adalah apabila secara jelas penyidik/penyidik pembantu yang sah secara undang-undang melihat, mengetahui, terjadinya pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam tabel pelanggaran lalu lintas. Pihak penyidik berhak menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dengan ketentuan yang sesuai dengan hukum yang berlaku.

4. Surat Tilang

Hal yang pertama kali dilakukan oleh penyidik ketika melihat pelanggaran lalu lintas adalah menindak kemudian menetapkan surat tilang bagi si pelanggar.

Dijelaskan bahwa ketika terkena tilang, ada beberapa alternatif warna surat tilang yang bisa digunakan.⁴⁵ Namun semua tetap harus sesuai dengan pelanggaran dan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Ada dua alternatif yang bisa dilakukan ketika ditilang. Yaitu menerima atau menolak tuduhan pelanggaran lalu lintas. Ketika menerima tuduhan, maka yang diminta adalah surat tilang warna biru, artinya pelanggar tidak perlu mengikuti sidang untuk mendapatkan pembelaan dari hakim. Jika meminta surat tilang biru ini bisa langsung membayar uang denda melalui transfer pada bank yang dituju. Biasanya bank yang ditunjuk adalah BRI. Untuk biayanya diketahui lebih mahal jika disesuaikan undang-undang lalu lintas yang berlaku.

Sedangkan apabila pelanggar menerima tuduhan, maka yang diminta adalah surat tilang warna merah. Kemudian pelanggar diberikan kesempatan untuk membela diri atau minta keringanan kepada hakim. Pada umumnya tanggal sidang maksimum 14 hari dari tanggal kejadian, tergantung hari sidang tilang di Pengadilan Negeri (PN) bersangkutan.

Surat tilang atau bukti pelanggaran tersebut merupakan catatan penyidik mengenai pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan tertentu yang dilakukan seseorang sebagai bukti terjadinya pelanggaran. Bukti pelanggaran ini berupa blanko atau surat yang berisikan rincian seperti tempat dan waktu terjadinya pelanggaran, pasal yang dilanggar, nomor

⁴⁵ <http://www.medanbisnisdaily.com>, diakses Pada 15 Juni 2024 Jam 13.00 WiB

seri surat tilang, dan lain sebagainya yang kemudian dikenakan kepada pelanggar lalu lintas.

Berdasarkan lampiran kesepakatan bersama ketua mahkamah agung, menteri kehakiman, jaksa agung dan kepala kepolisian Republik Indonesia tentang petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu bahwa surat tilang merupakan alat utama yang digunakan dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Pasal 211 KUHAP yang berdasarkan kajian, apabila tidak dilakukan tindakan Kepolisian secara terencana dan konsisten akan dapat menimbulkan akibat-akibat diantaranya adalah:

- 1) Mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
- 2) Mengakibatkan kemacetan lalu lintas.
- 3) Mengakibatkan kerusakan prasarana jalan dan sarana angkutan.
- 4) Menimbulkan ketidak-tertiban dan ketidak-teraturan.
- 5) Menimbulkan polusi.
- 6) Berkaitan dengan kejahatan.

Dalam pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, terlibat aparat penegak hukum yaitu Polisi, Hakim, dan Jaksa selaku eksekutor.

Surat tilang ini sebagai bukti bahwa seseorang telah melakukan pelanggaran lalu lintas, sedangkan esensi dari surat tilang ini adalah

sanksi atau denda yang dikenakan dan diharapkan dapat menimbulkan efek jera bagi si pelanggar lalu lintas.

Rincian surat tilang berdasarkan Lampiran Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung Dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia sebagai berikut:

Spesifikasi Teknis Surat Tilang

- 1) Format ukuran Lembar Surat Tilang berukuran 1/2 folio.
- 2) Warna dan peruntukan Lembar surat Tilang terdiri atas 5 (lima) lembar yang masing- masing:
 - a) Merah : Untuk pelanggar/tersangka.
 - b) Biru : Untuk pelanggar/tersangka.
 - c) Kuning : Untuk Polri.
 - d) Hijau : Untuk Pengadilan.
 - e) Putih : Untuk Kejaksaan.
- 3) Isi Buku Tilang

Setiap Buku Tilang terdiri dari:

 - a) 5 (lima) Set surat Tilang.
 - b) 1 (satu) lembar tabel Pelanggaran dan uang titipan, serta angka pinalti dan biaya perkara.
- 4) Isi lembar surat tilang

Pada halaman depan lembar surat Tilang berisi kolom atau tulisan sebagai berikut:

 - a) Nama kesatuan Kepolisian Penindak.

- b) Nomor Registrasi.
- c) Tulisan Pro Justitia.
- d) Nomor seri surat Tilang.
- e) Nama dan identitas petugas penindak sekaligus sebagai Penyidik/Penyidik pembantu.
- f) Nama dan identitas pelanggar, identitas kendaraan bermotor dan Surat Izin Mengemudi.
- g) Pasal yang dilanggar.
- h) Besarnya uang titipan yang harus disetor.
- i) Besarnya angka pinalti.
- j) Tempat dan waktu terjadinya pelanggaran.
- k) Kantor BRI yang ditunjuk untuk menerima uang titipan, tanda tangan petugas penerima uang titipan, cap BRI, serta tanggal penerimaan.
- l) Pernyataan penyidik mengenai pensitaan dan atau penerimaan titipan surat-surat atau kendaraan (Bermotor) sebagai jaminan sesuai ketentuan dalam KUHAP.
- m) Pernyataan/keterangan tersangka/pelanggar bahwa telah melakukan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, dan kolom tanda tangan.
- n) Waktu sidang dan alamat Pengadilan Negeri.
- o) Tanda tangan, Nama dan Pangkat penindak/Penyidik/Penyidik pembantu serta Cap Kepolisian.
- p) Keterangan fungsi surat Tilang sebagai:
 - 1) Tanda bukti penyitaan/titipan.

- 2) Surat penunjukkan dari pelanggar pada wakilnya untuk hadir di Sidang Pengadilan, apabila pelanggar tidak hadir disidang pengadilan.
 - 3) Kesanggupan pelanggar membayar uang titipan selambat lambatnya 5 (lima) hari setelah pelanggar menanda tangani surat Tilang.
 - 4) Surat pengantar untuk menyetor uang titipan ke BRI.
 - 5) Bukti setor uang titipan untuk mengambil barang titipan.
 - 6) Surat kuasa bagi BRI untuk menyalurkan uang titipan menjadi denda dan biaya perkara atau mengembalikan sisa uang titipan kepada pelanggar.
- q) Struk sebagai alat pengawasan bagi Pimpinan, berisi Nomor Seri, nama/pangkat/Nrp petugas/penyidik/penyidik pembantu, tanda tangan petugas, dan tanggal penggunaan

Pada lembar belakang lembar merah berisi:

- a) Bukti penyerahan surat-surat/kendaraan yang disita/titipan dari pelanggar.
- b) Nama, Pangkat/Nrp, Kesatuan dari petugas yang menyerahkan benda sitaan/titipan dan tanda tangan.
- c) Nama, alamat dan pekerjaan yang menerima pengembalian benda sitaan/titipan dan tanda tangan.
- d) Tanda Bukti eksekusi.
- e) Peringatan-peringatan bagi pelanggar dan petugas tentang:

- 1) Bagi yang menyelesaikan perkara diluar pengadilan tilang diancam pasal 209, 418, 419 KUHP, jo UU No. 11/1980 tentang tindak pidana suap jo UU no. 3/1971 tentang tindak pidana korupsi.
 - 2) Surat Tilang ini merupakan Surat Pengadilan untuk menghadap ke Pengadilan Negeri pada tempat, hari, tanggal dan waktu yang telah ditetapkan sehubungan dengan pelanggaran yang telah dilakukan.
 - 3) Batas waktu penyetoran uang titipan dan besarnya angka pinalti maksimal serta sanksi terhadap pelanggarannya.
 - 4) Ancaman bagi yang tidak memenuhi surat panggilan dengan tuntutan melanggar pasal 216 ayat (1) KUHP, yang diancam dengan pidana penjara selama-lamanya 4 bulan 2 minggu atau, denda setinggi-tingginya 15 kali Rp. 600,-.
- f) Tanda bukti eksekusi. Pada lembar belakang lembar kuning, hijau dan putih berisi:
- 1) Putusan Sidang Pengadilan.
 - 2) Pernyataan si pelanggar atau wakilnya.
 - 3) Tanda bukti eksekusi.
 - 4) Catatan petugas. Dan pada lembar biru. entuk dan materinya sama dengan lembar merah.

C. Prosedur Teknisi Penindakan Tilang

Prosedur teknisi penindakan tilang petunjuk pelaksanaan tata cara penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan tertentu yaitu sebagai berikut:

1. Penggunaan Surat Tilang

a. Surat Tilang digunakan, apabila secara jelas penyidik/penyidik pembantu melihat, mengetahui, terjadinya pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam Tabel Pelanggaran. Setelah surat Tilang diisi dan ditanda tangani oleh pelanggar serta petugas sendiri, lembar biru diberikan kepada Pelanggar untuk menyetor uang titipan di BRI.

b. Cara Pengisian:

- 1) Pengisian blanko dengan huruf balok dan dengan menggunakan ballpoint pen.
- 2) Pengisian yang bersifat tetap dan sama dapat menggunakan cap.
- 3) Cap Satuan menggunakan ukuran kecil.
- 4) Menulis dan menanda tangani dengan menekan yang cukup kuat.
- 5) Pengisian pasal yang dilanggar dan besarnya uang titipan serta angkapinalti dan biaya perkara berdasarkan pada tabel yang telah tersedia.
- 6) Memberikan tanda silang bila diperlukan pada kotak yang disediakan.

2. Penyitaan Sesuai ketentuan dalam Pasal 38 (2) KUHAP yaitu dalam keadaan yang sangat perlu dan mendesak bilamana penyidik harus

segera bertindak dan tidak mungkin untuk mendapatkan surat izin terlebih dahulu, tanpa mengurangi ketentuan ayat (1) Penyidik dapat melakukan penyitaan hanya atas benda bergerak dan untuk itu wajib segera melaporkan kepada Ketua Pengadilan Negeri Setempat guna memperoleh persetujuan.

3. Pengembalian Benda Sitaan. Pengembalian benda sitaan tersebut di atas dapat dilaksanakan apabila:

- a) Setelah pelanggar melaksanakan vonis Hakim yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.
- b) Sesuai yang diatur dalam pasal 46 KUHAP.

4. Pengembalian Barang Titipan. Pengembalian barang titipan dapat dilaksanakan bilamana:

- a) Pelanggar telah menyerahkan uang titipan dan menunjukkan surat Tilang warna biru (tanda bukti setor).
- b) Telah melengkapi kekurangan surat-surat/kelengkapan kendaraannya.

5. Penyerahan Uang Titipan

- a) Setelah menerima lembar surat Tilang warna biru, pelanggar menyerahkan uang titipan ke Kantor BRI yang ditunjuk sebesar yang tertera dalam surat Tilang.
- b) Pelanggar menerima tanda bukti setor dari Kantor BRI, dan lembar surat Tilang warna biru yang telah ditanda tangani petugas dan Cap BRI.

- c) Batas waktu penyerahan uang titipan selambat-lambatnya 5 (lima) hari terhitung mulai tanggal ditanda tangani Surat Tilang.
6. Pengembalian Lembar Merah BRI akan menerima dari Eksekutor daftar pelanggar yang telah diputus Pengadilan yang dilampiri surat Tilang warna merah dan biru selambat-lambatnya tiga hari dari tanggal pelaksanaan Sidang Tilang. Pengembalian lembar Merah dari BRI kepada Polri dilaksanakan segera/secepatnya setelah uang titipan dirubah menjadi denda dan biaya perkara.
7. Acara Pemerasaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan
- a) Penyidik memberi tahukan kepada Pelanggar tentang hari, tanggal, jam dan tempat ia harus menghadap ke Sidang Pengadilan.
 - b) Pelanggar dapat menunjuk seorang wakil yang disediakan oleh Kepolisian dengan surat Tilang untuk mewakilinya di Sidang Pengadilan.
 - c) Pelanggar atau wakilnya menerima putusan Hakim.
 - d) Selanjutnya berlaku ketentuan sebagai mana tersebut pada Pasal 214 KUHAP.
 - e) Petugas Kejaksaan Negeri sebagai Eksekutor memberitahukan dan menyerahkan lembar blanko Tilang warna merah dan biru kepada BRI bahwa uang titipan atas nama Pelanggar yang telah disetorkan, telah berubah menjadi uang denda dan biaya perkara serta agar disetorkan ke Kas Negara.

8. Daftar Pencarian Pelanggar

- a) Dalam hal pelanggar dalam batas waktu yang ditentukan tidak menyerahkan uang titipan maka identitas pelanggar dimasukkan dalam Daftar Pencarian Pelanggar (DPP).
- b) Apabila pelanggar tidak dapat menunjukkan alasan yang sah tentang tidak memenuhi kewajibannya menyetorkan uang titipan maka berdasarkan Instruksi Kapolri, SIM yang bersangkutan dapat dibatalkan dan STNK dapat tidak diterbitkan untuk tahun berikutnya.
- c) Apabila pelanggar yang tidak menunjuk wakil dan tidak hadir pada waktu sidang Pengadilan Tilang tanpa alasan yang sah, identitas pelanggar dimasukkan dalam DPP dan atas kewenangan Hakim diputus verstek dapat dijatuhi hukuman lebih berat.
- f. Bentuk sanksi bagi pelanggar lalu lintas sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Untuk sanksi bagi pelanggaran lalu lintas sendiri, diatur Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab XX mengenai Ketentuan Pidana. Berikut akan dijelaskan di dalam tabel mengenai sanksi atau ketentuan pidana bagi pelanggaran lalu lintas, yakni sebagai berikut:

Daftar Ketentuan Pidana Denda Tilang

No	Jenis Pelanggaran	Ancaman Hukuman	Dasar Hukum (UU No. 22 Tahun 2009)
1.	Tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.	Pasal 278

	pada kecelakaan	250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	
2.	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang Ditetapkan Oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia	Pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)	Pasal 280
3.	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi	pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah)	Pasal 281
4	Bermotor di Jalan dengan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	Pasal 285 Ayat (1)
5	Mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca	Pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)	Pasal 285 Ayat (2)
6	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak	Pidana kurungan paling lama 1	Pasal 288 Ayat (1)

	dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor	bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu)	
7	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	Pasal 288 Ayat (2)
8	Mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	Pasal 289
9	Mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	Pasal 291 Ayat (1)
10	Mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	Pasal 291 Ayat (2)
11	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu	Pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00	Pasal 293 Ayat (1)
11	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa	pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari	Pasal 293 Ayat (2)

	menyalakan lampu utama pada siang hari	atau denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah)	
13	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan	dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)	Pasal 294
14	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau Barang	dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).	Pasal 310 Ayat (1)
15	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan	pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah)	Pasal 310 Ayat (2)
16	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat	dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah)	Pasal 310 Ayat (3)
17	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang	pidana penjara paling lama 6 bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).	Pasal 310

D. Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan suatu proses atau kegiatan yang terjadi di jalan raya, jalan raya merupakan salah satu unsur yang paling penting didalam kehidupan bersama antar masyarakat. Sistem jaringan jalan dibagi menjadi jalan primer dan jalan sekunder, sistem jalan primer digunakan untuk memberikan pelayanan terhadap distribusi barang dan jasa untuk mengembangkan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua jasa distribusi yang berwujud pada pusat-pusat kegiatan, sedangkan sistem jalan sekunder memberikan pelayanan terhadap distribusi barang dan jasa didalam wilayah perkotaan. Menurut fungsinya jalan dapat dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan lokal, jalan lingkungan dan jalan kolektor. Selain itu jalan juga dibagi berdasarkan kelas dimana pembagian kelas jalan tersebut berguna untuk pengaturan terhadap penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan.⁴⁶

Adanya jalan raya merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi masyarakat dan merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan dasar lainnya, mengingat kebutuhan menggunakan transportasi untuk menghubungkan antar lokasi sangat tinggi dan karena transportasi tersebut agar sampai ke lokasi tujuan maka memerlukan akses jalan raya dan lalu lintas. Tujuan manusia berlalu lintas sendiri adalah untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya, di sisi lain masyarakat lainnya juga

⁴⁶ Leksmono Suryo Putranto, *Rekayasa Lalu Lintas* Edisi Ketiga, Jakarta, Indeks, 2019, h. 152.

mempunyai hasrat untuk mempergunakan jalan raya secara teratur dan tentram. Dengan demikian, maka perlu adanya peraturan yang mengatur serta aparat penegak hukum yang berfungsi menegakan keadilan di jalan raya agar hasrat masyarakat mempergunakan jalan raya secara teratur dan tentram dapat tercapai.⁴⁷

Perkembangan teknologi kendaraan yang semakin modern berperan penting terhadap kesejahteraan masyarakat sehingga mendukung pertumbuhan di berbagai bidang, perkembangan kendaraan sebagai alat transportasi membawa dampak positif bagi pemenuhan dan peningkatan kesejahteraan manusia, terutama untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Namun hal ini juga membuat pertumbuhan jumlah kendaraan di jalan raya semakin bertambah dan menimbulkan keadaan lalu lintas di jalan raya sekarang ini semakin padat dengan kendaraan-kendaraan keluaran terbaru meskipun masih terdapat juga kendaraan keluaran lama, hal tersebut sehingga membuat hasrat bagi pemakai jalan untuk dapat menggunakan jalan raya secara teratur dan tentram tidak bisa tercapai.⁴⁸

Ditambah banyaknya permasalahan dan gangguan di jalan yang diakibatkan pertumbuhan jumlah kendaraan, Masalah dan gangguan tersebut umumnya dilakukan oleh manusia itu sendiri karena melanggar

⁴⁷ Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*, Bandung, Mandar Maju, 1990, h. 4.

⁴⁸ Marsaid, M. Hidayat, dan Ahsan Ahsan, "Faktor Yang Berhubungan Dengan NM*(Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang", *Jurnal Ilmu Keperawatan*, Vol. 1, No. 2 (November, 2013), h 99.

peraturan-peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah seperti melanggar batas kecepatan maksimum, rambu-rambu, marka, surat-surat, kelayakan, dll

Indonesia yang merupakan negara hukum yang mana hal tersebut telah diamanatkan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dalam hal ini maka segala tindakan masyarakat harus sesuai dengan hukum. Begitu juga dengan tindakan masyarakat di jalan raya yang harus sesuai dengan hukum sebagaimana yang sudah diatur didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tentunya setiap pengguna jalan harus memahami setiap aturan yang telah dibakukan tersebut sehingga nantinya terdapat satu persepsi dalam setiap tindakan dan pola pikir pada saat di jalan raya.

Setiap perbuatan masyarakat yang bertentangan dan melanggar segala ketentuan atau peraturan yang terdapat didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan suatu tindak pidana pelanggaran lalu lintas sesuai yang telah disebutkan sebelumnya oleh penulis, bahwa tindak pidana pelanggaran merupakan perbuatan pidana yang diketahui oleh masyarakat bahwa itu merupakan tindak pidana karena undang-undang merumuskannya perbuatan tersebut sebagai delik dan karena undang-undang juga mengancam perbuatan tersebut dengan sanksi. Hal tersebut jelas disebutkan didalam ketentuan pidana Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap orang yang melanggar aturan-aturan atau melakukan perbuatan yang bertentangan

dengan isi undang-undang dapat diberikan sanksi pidana berupa denda, kurungan, dan bahkan penjara.

Adanya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut bertujuan memberikan batasan bagi pengguna jalan agar tidak sembarangan ketika mengoperasikan kendaraannya di jalan raya serta mengatur segala bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang kemungkinan bisa dilakukan oleh pengguna jalan raya akibat dari pertumbuhan lalu lintas, mengingat tingkat pertumbuhannya dari tahun ke tahun jumlahnya semakin mengalami peningkatan.⁴⁹

⁴⁹ Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*, *Op. Cit.*, h. 128