

**KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI *RESTORATIVE JUSTICE*
TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS
YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA
DI WILAYAH HUKUM POLRESTA DELI SERDANG**

TESIS

OLEH:

**NATANAIL SURBAKTI
NPM. 221803011**



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2024**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 7/6/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)7/6/24

**KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI RESTORATIVE
JUSTICE TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU
LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL
DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLRESTA DELI SERDANG**

TESIS

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu
Hukum pada Pascasarjana Universitas Medan Area



OLEH :

**NATANAIL SURBAKTI
NPM. 221803011**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2024**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 7/6/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)7/6/24

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
MAGISTER ILMU HUKUM**

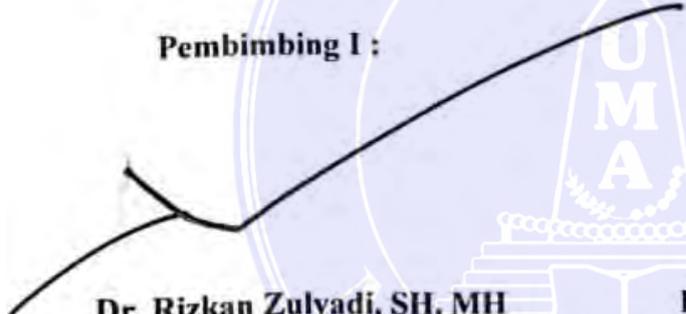
HALAMAN PERSETUJUAN

JUDUL : Kebijakan Kriminal Melalui Restorative Justice Terhadap
Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan
Korban Meninggal Dunia Di Wilayah Hukum Polresta Deli
Serdang
NAMA : NATANAIL SURBAKTI
NPM : 221803011
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM

Menyetujui :

Pembimbing I :

Pembimbing II :


Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH


Dr. Wenggedes Frensh, SH, MH

Ketua Program Studi
Magister Ilmu Hukum

Direktur



Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, M.Hum, Ph.D



Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS

Telah diuji pada Tanggal 26 April 2024

Nama : NATANAIL SURBAKTI

NPM : 221803011



Panitia Penguji Tesis :

Ketua : Prof. Dr. Taufik Siregar, SH.M.Hum

Sekretaris : Dr. M. Citra Ramadhan, SH, MH

Penguji I : Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH

Penguji II : Dr. Wenggedes Frensh, SH, MH

Penguji Tamu : Prof. Maswandi, SH, M.Hum

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 7/6/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)7/6/24

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : NATANAIL SURBAKTI

NPM : 221803011

Judul : **KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLRESTA DELI SERDANG**

Dengan ini menyatakan hal-hal berikut:

1. Bahwa tesis yang saya tulis ini bukan merupakan jiplakan dari tesis atau karya ilmiah orang lain.
2. Apabila terbukti dikemudian hari ternyata tesis ini adalah jiplakan, maka segala akibat hukum yang timbul akan menjadi tanggung saya sepenuhnya.

Demikian pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya secara sehat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, April 2024
Yang Menyatakan,



NATANAIL SURBAKTI
NPM. 221803011

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : NATANAIL SURBAKTI
NPM : 221803011
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Fakultas : Pascasarjana
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Kebijakan Kriminal Melalui Restorative Justice Terhadap Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia Di Wilayah Hukum Polresta Deli Serdang

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir/skripsi/tesis saya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Medan
Pada tanggal:
Yang menyatakan



NATANAIL SURBAKTI

ABSTRAK

KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI *RESTORATIVE JUSTICE* TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLRESTA DELI SERDANG

Nama : Natanail Surbakti
N P M : 221803011
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Pembimbing I : Dr. Rizkan Zulyadi, S.H., M.H.
Pembimbing II : Dr. Wenggedes Frensh, S.H., M.H.

Perkembangan masyarakat dan kemajuan zaman mendorong juga dalam kemajuan dalam bidang transportasi. Terlihat jelas kemajuan yang begitu pesat sehingga perlu adanya suatu aturan yang mengatur mengenai lalu lintas, dimana pengaturan tersebut bertujuan untuk terciptanya keadaan yang tertib dalam berlalu lintas. Pengaturan mengenai berlalu lintas tertuang dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perkara kecelakaan lalu lintas diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana disebutkan dalam pasal 230 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan namun fakta hukumnya terjadi ambiguitas dalam penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas dimana penyelesaiannya ada yang diselesaikan melalui proses peradilan dan ada yang diselesaikan tanpa melalui proses hukum dengan didasarkan pada *Restorative Justice*. Berdasarkan hal tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan hukum kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, bagaimana penerapan kebijakan kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, dan bagaimana kendala serta upaya dalam kebijakan kriminal melalui *Restorative Justice* yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah metode normatif bersifat deskriptif analisis, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka (data sekunder) atau penelitian hukum perpustakaan dan hasil wawancara. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa tidak ada satu aturan pun dalam UU LLAJ yang memberikan perdamaian terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, namun prinsip keadilan restoratif dengan regulasi hukum ditentukan berdasarkan Peraturan Kepolisian No 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan *Restorative Justice*.

Kata kunci : Kebijakan Kriminal, *Restorative Justice*, Kecelakaan Lalu Lintas, Meninggal Dunia

ABSTRACT

Name : Natanail Surbakti
N P M : 221803011
Study Program : Master of Law
Supervisor I : Dr. Rizkan Zulyadi, S.H., M.H.
Supervisor II : Dr. Wenggedes Frensh, S.H., M.H.

The development of society and the progress of the times also encourage progress in the field of transportation. It is clear that progress is so rapid that it is necessary to have regulations governing traffic, where these regulations aim to create an orderly situation in traffic. Regulations regarding traffic are contained in Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Traffic accident cases are processed using criminal justice procedures in accordance with applicable laws and regulations as stated in article 230 of the Road Traffic and Transportation Law, but the legal facts are that there is ambiguity in resolving traffic accident cases where the resolution is resolved through the judicial process and some are resolved without going through a legal process based on Restorative Justice. Based on this, the formulation of the problem in this research is how the legal regulations for traffic accidents result in the death of the victim, how to apply criminal policy through Restorative Justice to traffic accident cases that result in the death of the victim, and what are the obstacles and efforts in criminal policy through Restorative Justice which resulted in the victim's death. The research method used is a normative method of descriptive analysis, namely research carried out by examining library materials (secondary data) or library legal research and interview results. Based on the research results, it is known that there is not a single regulation in the LLAJ Law that provides peace in cases of traffic accidents that result in the death of the victim, however, the principles of restorative justice with legal regulations are determined based on Police Regulation No. 8 of 2021 concerning Handling of Criminal Acts based on Restorative Justice.

Keywords: *Criminal Policy, Restorative Justice, Traffic Accidents, Die .*

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa. Atas rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan penulisan Tesis dengan judul **“Kebijakan Kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Wilayah Hukum Polresta Deli Serdang“**.

Pembuatan tesis ini adalah sebagai suatu persyaratan untuk kelak memperoleh gelar sarjana magister ilmu Hukum pada Program Magister Hukum Pasca Sarjana Universitas Medan Area. Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari sempurna, hal ini mengingat keterbatasan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun diharapkan untuk dapat menyempurnakan tesis ini.

Selanjutnya Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berjasa membantu dan memotivasi penulis untuk penyelesaian penelitian tesis ini, terutama kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Ibu Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS. selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Medan Area.
3. Bapak Isnaini, SH, M.Hum, Ph.D., selaku ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum, Program Pasca Sarjana Universitas Medan Area.

4. Bapak Dr. Rizkan Zulyadi, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I Penulis.
5. Bapak Dr. Wenggedes Frensh, SH, MH, selaku Dosen Pembimbing II Penulis.
6. Bapak Dr. Citra Ramadhan, SH, MH, selaku sekretaris.
7. Ibu saya (Almh) T Br Sembiring dan Ayah saya (Alm) M. Surbakti, yang dimana semasa hidupnya telah membesarkan, mendidik, menyayangi dan selalu mendoakan penulis agar menjadi sukses.
8. Istri saya Priska Natalia Br Tarigan, A. md., M.Th., dan anak-anak saya Mark Bliden Surbakti, Marry Zylen Br Surbakti, dan Wirani Irene Surbakti yang selalu memberikan dorongan dan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan Tesis ini.
9. Seluruh guru dan pegawai pada SD Masehi No 1 Kabanjahe.
10. Seluruh guru dan pegawai pada SMP Negeri 1 Kabanjahe.
11. Seluruh guru dan pegawai pada SMA Negeri 1 Tiga Panah.
12. Seluruh Dosen dan pegawai Universitas Hazairin Bengkulu.
13. Seluruh jajaran pada POLRESTA Deli Serdang.
14. Seluruh Dosen, Pegawai dan teman – teman di Program studi Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area.

Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat konstruktif dari para pembaca demi penyempurnaannya. Semoga penulisan Tesis ini memberikan manfaat yang baik untuk semua pembaca

khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan mengenai Kebijakan Kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Wilayah Hukum Polresta Deli Serdang.

Medan, April 2024

Penulis



NATANAIL SURBAKTI



DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	18
1.3. Tujuan penelitian.....	19
1.4. Manfaat Penelitian.....	19
1.5. Keaslian penelitian	20
1.6. Kerangka teori dan Kerangka konsep	
1.6.1. Kerangka Teori.....	22
1.6.2. Kerangka Konsep	39
1.7. Metode penelitian	41
1.7.1. Jenis dan Sifat penelitian.....	41
1.7.2. Sumber data penelitian	42
1.7.3. Teknik dan alat pengumpulan data	43
1.7.4. Analisis Data	44

**BAB II.PENGATURAN HUKUM TERHADAP PERKARA
KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN
KORBAN MENINGGAL DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLRESTA
DELI SERDANG**

- 2.1. Aturan Hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas
yang menyebabkan Korban meninggal dunia berdasarkan KUHP..... 45
- 2.2. Aturan Hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang
menyebabkan Korban meninggal dunia Berdasarkan UU No.22
Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan..... 55
- 2.3. Aturan Hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang
Menyebabkan Korban meninggal dunia Berdasarkan PP No.37
Tahun 2017 mengenai Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . 65
- 2.4. Aturan Hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas
yang menyebabkan Korban meninggal dunia Berdasarkan UU
No.1 Tahun 2003..... 71
- 2.5. Aturan Hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang
Menyebabkan Korban meninggal dunia dengan *restorative justice*..... 74
- 2.5.1. Peraturan Kepolisian No 8 Tahun 2021 mengenai Penanganan
Tindak Pidana berdasarkan keadilan *Restorative Justice* 75

BAB III. PENERAPAN KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLRESTA DELI SERDANG

- 3.1. Kecelakaan Lalu Lintas dengan Kesengajaan dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ... 78
- 3.2. Kebijakan Kriminal dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 80
- 3.3. Penerapan *Restorative Justice* berdasarkan Peraturan Kepolisian No. 8 Tahun 2021 mengenai penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan *Restorative Justice* 87

BAB IV. KENDALA DAN UPAYA DALAM PENERAPAN KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI RESTORATIVE JUSTICE TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DI WILAYAH HUKUM POLRESTA DELI SERDANG

- 4.1. Kendala dalam penerapan kebijakan kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan Korban meninggal dunia 90
- 4.2. Upaya dalam mengatasi kendala dalam penerapan kebijakan kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan

lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal
dunia..... 93

BAB V. PENUTUP

5.1. Kesimpulan 97
5.2. Saran..... 98

DAFTAR PUSTAKA



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Diantara bermacam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, ternyata transportasi daratlah yang cukup dominan. Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat, perlu diatur mengenai bagaimana dapat dijamin lalulintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat.

Jalan raya menjadi alternatif semua orang menggunakannya untuk mendapatkan sesuatu tujuan. Di mana jalan raya dirancang khusus untuk navigasi penuh kendaraan bermotor dan tenaga manusia, jalan raya itu sendiri dapat digunakan secara umum Indonesia adalah sebuah negara. Jalan raya yang sama sering disebut lalu lintas, di mana ditafsirkan persis seperti yang dilakukan orang kegiatan dari satu tempat ke tempat lain. Lalu lintas itu sendiri adalah fasilitas yang ada dilakukan untuk kepentingan negara dalam melakukan kegiatan masyarakat setiap hari, bahkan untuk membuat segalanya lebih mudah dalam menunjang pertumbuhan ekonomi negara.

Penggunaan lalu lintas dirancang sebagai alat transportasi darat di mana semua diberikan kekuatan yang sama untuk memanfaatkan itu. Fungsi lalu lintas

dapat disamakan dengan fungsi sirkulasi darah dalam tubuh manusia karena membutuhkan cara untuk mendistribusikan darah yang sama ke seluruh tubuh. Juga dengan lalu lintas di tempat yang paling dibutuhkan peran pemerintah dalam pelaksanaannya, keamanan, ketertiban dan kelancaran yang membawa berbagai fasilitas untuk masyarakat.¹ Ini adalah penggunaan lalu lintas yang baik juga memberikan dampak positif bagi kesejahteraan masyarakat, oleh karena itu untuk kebaikan demi mencapai hal tersebut, maka dibentuk aturan hukum mengenai penggunaan lalu lintas.

Aturan hukum yang sama memiliki kemauan untuk mencapai tujuan hukumnya yaitu untuk menciptakan ketertiban masyarakat dan keseimbangan. Dengan ketertiban masyarakat diharapkan menjadi kepentingan manusia terlindungi. Untuk mencapai tujuan ini, hukum bertanggung jawab untuk mendistribusikan hak dan kewajiban antar individu dalam masyarakat. Hukum membagi kekuasaan dan mengatur bagaimana menyelesaikan masalah hukum dan menjaga kepastian hukum.² Hal inilah yang mendasari di bentuknya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ).

Pembentukan UU LLAJ³ itu sendiri bertujuan untuk menetapkan aturan internal lalu lintas dan sanksi denda yang dikenakan bagi pelanggar lalu lintas. Tujuan dari UU LLAJ sendiri sudah disebutkan dalam Pasal 1 Butir 1 UU LLAJ menyatakan “Lalu Lintas dan angkutan jalan merupakan satu kesatuan sistem

¹ H.S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu lintas*, Bandung, 1976, hal. 1

² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Liberty, Yogyakarta, 2005, hal.77

³ Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disebut UU LLAJ.

yang terdiri dari lalu lintas, transportasi Jaringan jalan, lalu lintas dan transportasi Infrastruktur jalan, lalu lintas dan transportasi Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan dan Pengelolaannya”. Sedangkan dalam pasal 1 angka 2 UU LLAJ disebutkan Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan dan orang-orang di daerah lalu lintas. Ketika menggunakan kendaraan ini sendiri adalah suatu keharusan memiliki beberapa ketentuan atau aturan untuk mendapatkan seseorang menggunakan kendaraan tersebut di jalan raya.

Pemanfaatan lalu lintas sendiri untuk menjaga dari berbagai insiden yang dapat merugikan pengendara itu sendiri maupun orang lain. Karena tidak dapat dipungkiri dalam penggunaan lalu lintas sering sekali terjadi kecelakaan lalu lintas, yang menyebabkan jatuhnya korban, adapun kecelakaan yang dimaksud adalah sebagaimana bunyi Pasal 29 UU LLAJ menyebutkan, yaitu:

- (1) Kecelakaan lalu lintas ringan yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (2) Kecelakaan lalu lintas sedang yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan lalu lintas berat yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Kecelakaan itu sendiri mungkin disebabkan karena ketidaksesuaian kendaraan dengan pengemudi dalam berlalulintas. Kemudian, untuk setiap pengemudi harus memenuhi persyaratan tertentu menggunakan kendaraan dalam berlalulintas, kondisi ini telah disebutkan dalam pasal 77 ayat (1) UU LLAJ

menyebutkan bahwa semua orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya harus memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) yang sesuai dengan jenis kendaraan bermotor, dalam pasal 77 ayat (3) UU LLAJ disebutkan bahwa untuk mendapatkan surat SIM, calon pengemudi harus memiliki keterampilan mengemudi diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau otodidak.

Surat Izin Mengemudi ini dirancang untuk memberikan jaminan hukum jika terjadi kecelakaan yang dapat menimpa orang tersebut. Karena dalam kecelakaan tentu menimbulkan kerugian, dengan kata lain sudah pasti dipertanggung jawabkan kepada pemerintah melalui asuransi. Dalam hal ini Penulis menilai proses penanganan kecelakaan lalu lintas dilaksanakan oleh pihak kepolisian sesuai dengan Pasal 1 Butir 35 UU LLAJ yang menyatakan bahwa penyidik dari Kepolisian Negara Republik Indonesia secara khusus diberi wewenang oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan dan penyelidikan.

Kecelakaan lalu lintas itu merupakan kejadian yang menimbulkan korban jiwa, luka berat dan luka ringan. Peran polisi Lalu Lintas sangat diperlukan sebagai pejabat yang ditunjuk secara khusus oleh undang-undang untuk mengatur lalu lintas di Negara Indonesia. Proses penanganan kecelakaan Lalu lintas ini sendiri memiliki mekanisme yang dipisahkan dari tindak pidana pada umumnya, karena unsur-unsur kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Kehadiran polisi di sini bertujuan untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan raya. Dalam hal ini polisi lalu lintas akan melakukan penyidikan dan penyelidikan, dengan memproses tempat kejadian perkara, guna menemukan sebab dan akibat kecelakaan terjadi.

Korban kecelakaan sendiri merupakan orang yang mengalami kerugian dan penderitaan tentunya memiliki hak untuk menuntut berbagai ganti rugi baik secara materil maupun in materil sebagaimana disebutkan dalam UU LLAJ yaitu:

1. Pasal 240 UU LLAJ menyebutkan Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:
 - a. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah.
 - b. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas, dan
 - c. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari asuransi PT. Jasa Raharja.
2. Pasal 241 UU LLAJ menyebutkan Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Data yang didapatkan dari unit Laka Lintas Polresta Deli Serdang pada tahun 2021 sampai dengan tahun 2023, bahwa kecelakaan lalu lintas dalam 3 (tiga) tahun terakhir mencapai 1.113 kasus kecelakaan. Dimana dari peristiwa itu telah mengakibatkan korban meninggal dunia, korban luka berat, korban luka ringan, dan korban kerugian materi. Sebagaimana dalam data tersebut menunjukkan bahwa korban yang mengalami luka berat bahkan hingga meninggal dunia tiap tahunnya mengalami peningkatan.⁴

⁴ Data kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polresta Deli Serdang dari tahun 2019 sampai dengan tahun 2022.

Penyebab meningkatnya kecelakaan lalu lintas di jalan raya selain adanya penambahan penduduk yang semakin meningkat juga disebabkan oleh faktor keadaan jalan dan lingkungan, kondisi kendaraan, dan keadaan pengemudi. Salah satu permasalahan lalu lintas yang perlu mendapatkan perhatian serius adalah kecelakaan lalu lintas, yang biasanya selalu berawal dari adanya pelanggaran lalu lintas.

Bentuk pelanggaran yang sering terjadi dalam lalu-lintas jalan adalah kecelakaan lalu lintas yang dapat merusak harta atau nyawa orang lain, disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan, serta faktor lainnya. Kombinasi dari faktor-faktor tersebut dapat terjadi, antara orang dan kendaraan, misalnya melebihi batas kecepatan yang ditetapkan, ban kempes yang menyebabkan kendaraan mogok atau berhenti secara tiba-tiba.

Selain karena bertambah ramainya pengguna jalan raya, konstruksi jalan yang kurang baik, kendaraan yang tidak memenuhi syarat, ban kempes yang menyebabkan kendaraan mogok atau berhenti secara tiba-tiba, berkendara melebihi batas kecepatan yang dibolehkan, dan tidak memperhatikan rambu lalu lintas saat pindah jalur/ berbelok/ berbalik arah merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang tidak jarang menimbulkan korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Terdapat juga faktor lainnya yang dapat menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia, seperti kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kekerasan (jambret).

Permasalahan tersebut seharusnya dapat ditekan atau bahkan dihilangkan apabila ada kesadaran dari masyarakat, khususnya pengemudi jalan raya. Kesadaran akan keselamatan seharusnya tidak untuk dirinya sendiri, melainkan juga keselamatan bagi orang lain. Masalah kesadaran hukum, termasuk pula di dalam ruang lingkup permasalahan hukum dan nilai-nilai sosial. Kesadaran hukum seringkali diasumsikan, bahwa ketaatan hukum sangat erat hubungannya dengan kesadaran hukum. Kesadaran hukum dianggap sebagai kesadaran seseorang atau sekelompok masyarakat terhadap aturan dan hukum-hukum yang berlaku, sedangkan tingkat kepatuhan dalam berlalu lintas merupakan faktor terjadi atau tidaknya kecelakaan. Pada umumnya kesadaran hukum dikaitkan dengan ketaatan hukum atau efektivitas hukum. Sehingga, dengan kata lain, kesadaran hukum menyangkut masalah apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.⁵

Pembinaan dan penegakan disiplin berlalu lintas di jalan, memerlukan suatu aturan hukum yang tegas, serta mampu mencakup seluruh penegakan pelanggaran yang terjadi, agar pelanggaran tersebut dapat ditindak secara tegas serta dapat diupayakan pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran tersebut. Pada umumnya permasalahan pelanggaran lalu lintas sering terjadi diseluruh wilayah Indonesia, hal tersebut dapat dibuktikan dengan jumlah angka kecelakaan lalu lintas yang meningkat di setiap tahunnya.

Dengan jumlah korban yang begitu besar tentunya tidak semuanya mengalami kecelakaan yang diakibatkan benturan sesama kendaraan, maka sangat

⁵ Soerjono Soekanto(1) , *Pokok - Pokok Sosiologi Hukum* , Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hal.52.

dibutuhkan peran kepolisian dalam memberikan penanganan antara pelaku maupun korban. Polisi lalu lintas sebagai penegak hukum harus mampu bersikap profesional dalam menjalankan tugasnya khususnya pada masyarakat pengguna jalan raya. Hal tersebut senada dengan pernyataan Soerjono Soekanto yang menguraikan bahwa penegak hukum adalah mereka yang langsung berkecimpung dalam proses penegak hukum.⁶

Penegak hukum tersebut menyerasikan antara nilai, kaidah dan perilaku. Sehingga untuk menegakkan dan mencapai kepastian hukum, maka peranan dari aparatur pemerintah terutama instansi yang menangani langsung tentang masalah hukum, khususnya pelanggaran lalu lintas, perlu ditingkatkan pola kerjanya secara terus menerus, guna mencapai hasil yang maksimal.⁷ Untuk itu, disinilah dibutuhkan peranan Kepolisian Satuan Lalu Lintas dalam menjalankan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah mengatur secara tegas tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan Kepolisian Satuan Lalu Lintas berperan penting dalam mendisiplinkan pelaku pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas ini menjadi masalah yang sangat serius ditengah-tengah masyarakat pada saat sekarang ini. Terutama di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.

Kebijakan hukum pidana secara penal (hukuman pidana) dan non penal (*Restorative Justice*) dalam hal kecelakaan lalu lintas dengan kesengajaan yang

⁶ Soerjono Soekanto (II), *Sosiologi Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008, hal. 4

⁷ Ilham Gunawan, *Penegak Hukum Dan Penegakan Hukum*, Angkasa, Bandung, 2008, hal.18.

mengakibatkan kematian. Kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas termasuk bidang “kebijakan kriminal” (*criminal policy*). Kebijakan kriminal ini pun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yaitu kebijakan sosial (*social policy*) yang terdiri dari kebijakan/upaya-upaya untuk perlindungan masyarakat (*social defence policy*).⁸ Konsep *restorative justice* yang dikenal saat ini masih digunakan khususnya pada penyelesaian alternatif. Penyelesaian dengan menggunakan konsep *restorative justice* pada umumnya dilakukan melalui metode diskresi dan diversifikasi di luar proses formal melalui mekanisme musyawarah.

Kebijakan kriminal pada dasarnya terbagi menjadi 2 (dua), yaitu: Pertama, kebijakan pencegahan sebelum terjadinya kejahatan, dan yang kedua kebijakan penegakan hukum (reaktif formal) setelah terjadinya kejahatan. Ranah kebijakan kriminal yang kedua adalah menjadi kewenangan penuh Sistem Peradilan Pidana (SPP). Hanya SPP yang dapat melakukan penyelidikan, penyidikan, dan memberikan pidana terhadap pelaku kejahatan.

Kebijakan kriminal lebih berfokus kepada strategi negara untuk menghindarkan masyarakat dari berbagai macam bentuk kejahatan, yaitu salah satunya menjalankan SPP. Sedangkan kebijakan kriminalisasi merupakan suatu kebijakan dalam menetapkan suatu perbuatan yang semula bukan tindak pidana (tidak dipidana) menjadi suatu tindak pidana (perbuatan yang dapat dipidana). Jadi, pada hakikatnya kebijakan kriminalisasi merupakan bagian dari kebijakan kriminal (*Criminal Policy*) dengan menggunakan sarana hukum pidana (penal),

⁸ Barda Nawawi Arif, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta, 2017, hal. 77.

dan oleh karena itu merupakan bagian dari “kebijakan hukum pidana (*penal policy*) khususnya kebijakan formulasinya.⁹ Disini dapat dikatakan bahwa kriminalisasi dimaksudkan proses penetapan suatu perbuatan orang sebagai perbuatan yang dapat dipidana, namun dalam hal disini dapat diselesaikan secara *Restorative Justice*.

Sebagaimana kasus yang diambil penulis sebagai obyek penelitian, kasus tersebut terjadi di daerah deli serdang dimana kesengajaan pengemudi kendaraan yang menyebabkan kematian, antara lain sebagai berikut :

- 1) Kecelakaan lalu lintas menewaskan seorang Jurnalis (wartawan) media elektronik Tv One di Jalan Besar Deli Tua, Desa Ajibaho, Kecamatan Biru-biru, Kabupaten Deli Serdang dengan truk pengangkut semen. Korban tewas di tempat kejadian akibat tergilas Truk dengan muatan Semen, korban datang dari arah Medan menuju arah polsek Deli Tua. Pada saat melintas di tempat kejadian perkara (TKP) korban sengaja mendahului Truk Pengangkut Semen dari arah kiri. "Karena jalan macet, korban terpaksa ambil jalan luar beram namun naas pedal Sepeda Motor korban nyangkut di Semen Cor Tiang Telkom hingga membuat korban terpentak ke kolong Truk Semen lalu tergilas, sehingga menyebabkan bagian bawah badan korban remuk," ucap Sembiring, Rabu (13/12/2023).
- 2) Pengemudi dan penumpang sepeda motor tewas tertabrak taksi *online* di kawasan deli serdang tepatnya di Jalan Lintas Sumatera, simpang Cemara, Lubuk Pakam. Kecelakaan terjadi akibat pengemudi sepeda motor

⁹ *Ibid*, hal.90.

menerobos *traffic light* (lampu pengatur lalu lintas). Pada hari Sabtu (30/5/2021) sekitar pukul 02.30 WIB, telah terjadi laka lantas antara mobil Daihatsu Xenia dengan motor merek Suzuki Satria. Menurut Kanit Gakkum Polresta Deli Serdang Iptu Robertus Gultom dalam keterangannya Kecelakaan tersebut terjadi disebabkan oleh karena sepeda Motor menerobos Lampu Merah, yang mengakibatkan, 2 orang korban meninggal dunia. Pada saat mobil yang dikemudikan Eko Yulianto melintas di *traffic light* simpang cemara Lubuk Pakam. Datang dari arah perempatan jalan melintas 1 unit sepeda motor yang berboncengan menerobos *traffic light* simpang cemara Lubuk Pakam. Kemudian kedua kendaraan bertabrakan. Akibat kejadian itu, pengemudi dan penumpang sepeda motor terjatuh dari sepeda motornya. Kedua korban meninggal dunia di lokasi kejadian dengan kondisi luka berat. Peristiwa tersebut juga mengakibatkan kerusakan pada kedua kendaraan yang terlibat kecelakaan. Mobil mengalami kerusakan pada bagian bumper kiri dan kaca pecah, sementara sepeda motor mengalami pecah ban dan *shock breaker* copot. "Selanjutnya perkara Laka Lantas tersebut ditangani oleh Unit Laka Lantas Polresta Deli Serdang," tuturnya.

Sementara itu, Kanit Gakkum Polresta Deli Serdang Iptu Robertus Gultom mengatakan kecelakaan terjadi karena sepeda motor menerobos lampu merah.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi diatur dalam Pasal 311 UU LLAJ disebabkan karena orang sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara

atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang. Bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.¹⁰

Dalam mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan raya, setiap orang wajib mematuhi ketentuan :¹¹

- 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 pengandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

Namun kesengajaan tersebut dapat dilihat pada situasi-situasi di antaranya sebagai berikut :

1. **Berkendara melebihi batas kecepatan yang dibolehkan.**

Pengemudi Kendaraan Bermotor di jalan dilarang :¹²

- a) mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan, dan / atau
- b) berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain.

Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.¹³ Batas kecepatan paling tinggi ditentukan berdasarkan kawasan

¹⁰ Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ

¹¹ Pasal 106 ayat (4) UU LLAJ

¹² Pasal 115 UU LLAJ

permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan.¹⁴ Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas, hal tersebut diatur dengan peraturan pemerintah.¹⁵ Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.¹⁶

Dasar batas kecepatan yang dimaksud ialah sesuai dengan Pasal 23 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“PP 79/2013”), batas kecepatan paling tinggi dan paling rendah ditetapkan sebagai berikut:

- a) paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan
- b) paling tinggi 80 (delapan puluh) kilometer per jam untuk jalan antar kota
- c) paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan, dan
- d) paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.

Jika dikaitkan dengan sengaja membahayakan nyawa atau barang, misalkan seseorang berkendara di area kawasan perkotaan, namun

¹³ Pasal 21 ayat (1) UU LLAJ

¹⁴ Pasal 21 ayat (2) UU LLAJ

¹⁵ Pasal 21 ayat (3) UU LLAJ jo. (5) UU LLAJ

¹⁶ Pasal 21 ayat (4) UU LLAJ

melebihi batas kecepatan maksimal yang ditentukan (lebih dari 50km/jam). Berarti hal tersebut sudah termasuk membahayakan, karena pada dasarnya pengemudi telah dilarang untuk mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan.

2. Tidak memperhatikan rambu lalu lintas saat pindah jalur/ berbelok/ berbalik arah

Saat pindah jalur/ berbelok/ berbalik arah, pengemudi harus memperhatikan hal yang diatur di Pasal 112 UU LLAJ, yang berbunyi :

1. 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.
2. Pengemudi Kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat.
3. Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Apabila pengemudi yang berpindah jalur/ berbelok/ atau berbalik arah namun tidak memberikan isyarat, hal ini dapat dikatakan dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang.

Penyelesaian dalam permasalahan perkara pidana lalu lintas adalah dengan dilakukannya peradilan pidana oleh penegak hukum. Polisi melakukan penyidikan dan seterusnya dilakukan penuntutan dan pengadilan, sementara penyelesaian yang telah dilakukan oleh pihak-pihak terkait lainnya dianggap bukan penyelesaian oleh sistem hukum positif dalam KUHP.

Berikut data kecelakaan lalu lintas tahun 2021-2023 daerah Sumatera Utara pada Polresta Deli Serdang :

Tabel 1
Rekapitulasi kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Wilayah Hukum Polresta Deli Serdang Tahun 2021, 2022, dan 2023

NO	BULAN	JLH LAKA	KORBAN			KERMAT	PENYELESAIAN PERKARA				JLH SELRA	%	T LARI	TUNGGAK AN	SP2HP
			MD	LB	LR		P-21	SP3	RJ	DIVERSI					
1.	JANUARI	26	9	0	44	28,500,000	0	4	15	0	19	73.08	7	0	41
2.	PEBRUARI	31	15	0	32	15,500,000	0	8	19	0	27	87.10	4	0	69
3.	MARET	29	11	0	28	26,600,000	1	6	20	1	28	96.55	1	0	58
4.	APRIL	31	13	0	36	19,700,000	0	9	18	0	27	87.10	4	0	64
5.	MEI	25	5	0	37	19,600,000	0	2	21	0	23	92.00	2	0	50
6.	JUNI	23	11	0	23	19,450,000	1	5	15	0	21	91.30	2	0	46
7.	JULI	26	4	2	44	16,050,000	3	2	20	0	25	96.15	1	0	64
8.	AGUSTUS	35	10	1	43	92,000,000	1	7	22	0	30	85.71	5	0	70
9.	SEPTEMBER	36	6	2	40	10,800,000	1	4	25	1	31	86.11	5	0	75
10.	OKTOBER	31	17	3	28	13,950,000	0	9	18	0	27	87.10	4	0	57
11.	NOPEMBER	26	10	1	30	28,500,000	0	6	19	0	25	96.15	1	0	56
12.	DESEMBER	34	12	1	51	18,950,000	1	7	19	0	27	79.41	7	0	77
JUMLAH		353	123	10	436	309,600,000	8	69	231	2	310	87.82	43	0	727

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK
INDONESIA
DAERAH SUMATERA UTARA
RESOR KOTA DELI SERDANG

DATA SELRA LAKA LANTAS
TAHUN 2022
SATWIL : POLRESTA DELI
SERDANG

NO	BULAN	JLH LAKA	KORBAN			KERMAT	PENYELESAIAN PERKARA					JLH SELRA	%	T LARI	TUNGGAKAN	SP2HP	
			MD	LB	LR		P-21	SP3	BAC	RJ/ADR	SP2LIT						LIMPAHKAN/INSTANSI LAIN/DIVERSI
1	JANUARI	28	11	1	27	16,700,000	0	8	0	16	4	0	28	100.00	4	0	48
2	PEBRUARI	35	10	4	43	33,750,000	0	8	0	18	9	0	35	100.00	9	0	70
3	MARET	26	3	2	37	20,900,000	0	1	0	23	2	0	26	100.00	2	0	58
4	APRIL	34	8	2	45	31,250,000	0	8	0	23	3	0	34	100.00	3	0	64
5	MEI	41	17	1	48	24,550,000	1	9	0	24	7	0	41	100.00	7	0	84
6	JUNI	38	10	1	44	25,700,000	1	8	0	23	6	0	38	100.00	6	0	76
7	JULI	33	11	0	61	23,500,000	1	9	0	19	4	0	33	100.00	4	0	75
8	AGUSTUS	31	12	0	48	38,100,000	2	6	0	17	6	0	31	100.00	6	0	65
9	SEPTEMBER	37	4	1	54	55,150,000	0	1	0	29	7	0	37	100.00	7	0	58
10	OKTOBER	23	6	0	31	9,200,000	0	2	0	16	5	0	23	100.00	5	0	40
11	NOPEMBER	40	16	0	50	27,400,000	0	10	0	29	1	0	40	100.00	1	0	36
12	DESEMBER	26	11	0	38	18,500,000	0	9	0	14	2	1	26	100.00	2	0	55
	JUMLAH	392	119	12	526	324,700,000	5	70	0	251	56	1	392	100.00	56	0	729

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK
INDONESIA
DAERAH SUMATERA UTARA
RESOR KOTA DELI SERDANG

DATA SELRA LAKA LANTAS
TAHUN 2023
SATWIL : POLRESTA DELI
SERDANG

NO	BULAN	JLH LAKA	KORBAN			KERMAT	PENYELESAIAN PERKARA					JLH SELRA	%	T LARI	TUNGGAKAN	SP2HP	
			MD	LB	LR		P-21	SP3	BAC	RJ/ADR	SP2LIT						LIMPAHKAN/INSTANSI LAIN/DIVERSI
1	JANUARI	34	12	0	47	23,650,000	0	4	0	24	4	0	32	94.12	6	2	71
2	PEBRUARI	36	10	0	47	147,200,000	0	6	0	25	5	0	36	100.00	5	0	64
3	MARET	17	5	1	27	19,050,000	1	3	0	12	1	0	17	100.00	1	0	35
4	APRIL	24	10	0	27	34,200,000	0	3	0	15	4	0	22	91.67	5	2	47
5	MEI	29	5	0	64	59,600,000	0	3	0	18	3	0	24	82.76	5	5	76
6	JUNI	31	11	0	33	30,300,000	1	3	0	13	5	0	22	70.97	10	9	76
7	JULI	33	8	0	40	47,400,000	0	5	0	13	6	0	24	72.73	8	9	52
8	AGUSTUS	39	15	1	41	58,400,000	1	4	0	22	1	0	28	71.79	4	11	80
9	SEPTEMBER	31	11	0	46	51,900,000	0	5	0	17	1	0	23	74.19	2	8	62
10	OKTOBER	33	8	0	40	32,750,000	0	4	0	17	4	0	25	75.76	7	8	70
11	NOPEMBER	28	7	0	41	53,700,000	0	0	0	19	1	0	20	71.43	9	8	56
12	DESEMBER	33	11	0	43	40,600,000	0	1	0	10	4	0	15	45.45	12	18	0
	JUMLAH	368	113	2	496	598,750,000	3	40	0	205	39	0	288	78.26	74	80	689

Berdasarkan Tabel 1 dapat diketahui bahwa kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Wilayah Hukum Polresta Deli Serdang mengalami fluktuasi dimana pada tahun 2021 sebanyak 353 kasus, kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2022 sebanyak 392 kasus, dan selanjutnya pada tahun 2023 mengalami penurunan menjadi 368 kasus.

Kasus di atas ada yang menimbulkan pro dan kontra dalam masyarakat. Ada kelompok masyarakat yang menginginkan agar pelaku tetap diproses sesuai hukum yang berlaku, meskipun yang menjadi pelaku adalah keluarga korban sendiri dan pelaku telah menempuh jalan damai serta saling memaafkan. Kelompok masyarakat yang lainnya beranggapan bahwa proses peradilan telah menimbulkan suatu ketidakadilan karena pada dasarnya mereka menganggap ini adalah kecelakaan dan kedua belah pihak telah menempuh jalan damai, sehingga tidak perlu diteruskan ke proses peradilan.

Sebagai perbandingan, terdapat beberapa kasus laka lantas yang tidak dilanjutkan ke proses hukum dengan alasan telah dilangsungkan perdamaian antara pelaku dengan korban yang melibatkan penegak hukum. Meskipun begitu ada beberapa kasus yang tetap dilanjutkan ke proses hukum, walaupun telah ada perdamaian antara pihak pelaku dan korban. Tindak pidana laka lantas tergolong delik biasa sehingga meskipun ada upaya perdamaian dari kedua belah pihak, tetap tidak dapat menggugurkan tuntutan pidana khususnya apabila korban meninggal dunia.¹⁷ Perdamaian ini dapat menjadi dasar pertimbangan hakim untuk menjatuhkan putusan yang meringankan, maupun memberatkan dalam persidangan.

Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri), khususnya bagian lalulintas (Lantas) masih merasa ragu ketika ada kasus laka lantas yang tidak diproses secara hukum dengan dasar tidak ada payung hukumnya untuk menghentikan perkara. Pendekatan *Restorative Justice* dalam laka lantas dengan

¹⁷ Lihat Pasal 235 Ayat (1) UU LLAJ jo Pasal 229 Ayat (1) huruf c UU LLAJ.

mempertimbangkan proses perdamaian yang terjadi antara para pihak, baik pelaku dengan korban, patut untuk diperhatikan untuk menjadi pertimbangan penghentian perkara.

Tidak banyak studi yang membahas terkait dengan penerapan kebijakan kriminal terhadap kasus pidana kecelakaan lalu lintas, sehingga penelitian ini bertujuan untuk mengkaji penerapan kebijakan kriminal yang ditinjau dari faktor perundang-undangan dan mengkaji terkait dengan kebijakan kriminal pada kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas dan untuk lebih memfokuskan diri dalam membahas masalah penelitian ini, maka diidentifikasi beberapa perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan hukum kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Polresta Deli Serdang?
2. Bagaimanakah penerapan kebijakan kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, khususnya di wilayah hukum Polresta Deli Serdang?
3. Bagaimanakah kendala dan upaya yang dihadapi dalam penerapan kebijakan kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, khususnya di wilayah hukum Polresta Deli Serdang?

1.3. Tujuan penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian pada penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengkaji dan menganalisis pengaturan hukum kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis penerapan kebijakan hukum melalui *Restorative Justice* terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, khususnya di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis kendala dan upaya yang dihadapi dalam penerapan kebijakan hukum melalui *Restorative Justice* terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, khususnya di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.

1.4. Manfaat Penelitian

Suatu penelitian diharapkan memberikan manfaat yang diperoleh, terutama bagi bidang ilmu yang diteliti. Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan jawaban atas permasalahan yang sedang diteliti dan dapat membantu pemikiran mengenai peningkatan dan pengembangan serta pembaharuan pengetahuan

hukum khususnya mengenai kebijakan kriminal terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, khususnya di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.

2. Manfaat Praktisi

Sebagai Informasi dan mampu memberi pemahaman kepada masyarakat tentang proses penerapan kebijakan kriminal, apabila ada perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

1.5. Keaslian penelitian

Beberapa penelitian yang terkait dengan Judul “Kebijakan Kriminal melalui *Restorative Justice* terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Wilayah Hukum Polresta Deli Serdang“, antara lain :

1. Tesis Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area atas nama B. Aritonang dengan judul “Pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi kendaraan yang menyebabkan kematian di wilayah hukum Polres Langkat. Dengan rumusan masalahnya adalah :
 - 1) Bagaimana pengaturan hukum terhadap kelalaian pengemudi kendaraan yang menyebabkan kematian di wilayah hukum Polres Langkat?
 - 2) Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi kendaraan yang menyebabkan kematian di wilayah hukum Polres Langkat?

- 3) Bagaimana kendala dan upaya dalam pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi kendaraan yang menyebabkan kematian di wilayah hukum Polres Langkat?
2. Tesis Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas nama Lastarida Br. Sitanggang dengan judul “Pertanggungjawaban pidana kelalaian dalam lalu lintas oleh anak yang menyebabkan orang lain meninggal dunia.” Dengan rumusan masalahnya adalah :
 - 1) Bagaimana pengaturan pertanggungjawaban Pidana terkait anak yang melakukan kelalaian dalam lalu lintas sehingga menyebabkan orang lain meninggal dunia?
 - 2) Bagaimana upaya penyelesaian permasalahan hukum terhadap anak yang melakukan kelalaian dalam lalu lintas sehingga menyebabkan orang lain meninggal dunia?
 - 3) Bagaimana Kendala yang dihadapi dalam upaya penyelesaian permasalahan hukum terhadap anak yang melakukan kelalaian dalam lalu lintas, sehingga menyebabkan orang lain meninggal dunia?
 3. Tesis Magister ilmu hukum dari Universitas Medan Area, atas nama Jayenov Isak. Dengan perumusan masalahnya :
 - 1) Bagaimana penerapan *restorative justice* dalam kasus kecelakaan lalu lintas sebagaimana menurut (studi putusan nomor 7/Pid.Sus-Anak/2020/PN Pnj) ?

- 2) Bagaimana penerapan *restorative justice* dalam kasus kecelakaan lalu lintas sebagaimana menurut (studi putusan nomor 7/Pid.Sus-Anak/2020/PN Pnj) ?
- 3) Bagaimana kendala penerapan *restorative justice* dalam kecelakaan lalu lintas ?

1.6. Kerangka teori dan Kerangka konsep

1.6.1 Kerangka Teori

Kerangka Teori dalam penelitian hukum sangat diperlukan untuk membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofinya yang tertinggi.¹⁸ Kerangka teori dapat diartikan sebagai kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, teori tesis mengenai sesuatu kasus atau permasalahan yang menjadi bahan perbandingan, pegangan yang mungkin disetujui atau tidak disetujui yang merupakan masukan bersifat eksternal dalam penelitian ini.¹⁹

Teori hukum mengajarkan bahwa hukum harus stabil (*stable*), tetapi dia tidak boleh diam (*still*) atau kaku (*rigid*). Sepintas kelihatannya pernyataan tersebut saling bertentangan satu dengan lainnya, tetapi sebenarnya tidak saling bertentangan. Karena demikianlah salah satu keabsahan hakiki dari hukum dimana disatu pihak hukum harus mengandung unsur kepastian, dan prediktabilitas, sehingga dia harus stabil. Tetapi dilain pihak hukum haruslah

¹⁸ Sadjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, Hal.254.

¹⁹ M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, CV Mandar Maju, Bandung, 2014, Hal.80.

dinamis, sehingga selalu dapat mengikuti dinamika perkembangan kehidupan manusia.²⁰

Teori berguna untuk menerangkan atau menjelaskan mengapa gejala spesifik atau proses tertentu terjadi dan satu teori harus diuji dengan menghadapkannya pada fakta-fakta yang dapat menunjukkan ketidakbenarannya. Menurut Soerjono Soekanto, bahwa “kontinuitas perkembangan ilmu hukum, selain bergantung pada metodologi, aktivitas penelitian dan imajinasi sosial sangat ditentukan oleh teori.²¹ Teori yang digunakan dalam penelitian ini akan dijabarkan sebagai berikut :

1) Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedman

Ada banyak cara untuk membahas hukum atau system hukum salah satunya adalah dengan membahasnya sebagai *law* (Hukum), yakni sekumpulan aturan-aturan norma tertulis atau tidak tertulis yang berkenaan dengan perilaku benar dan salah, hak dan kewajiban. Ini adalah penggunaan istilah hukum yang umum misalnya kita bertanya apakah hukum memperbolehkan kita membayar makan siang kita dengan cara memotong uang pengembalian pajak penghasilan, apakah akan dikatakan sebagai hal yang melanggar hukum bila kita menerobos lampu merah atau kejadian lalu lintas lainnya yang terjadi. Teori Sistem Hukum Menurut Lawrence M. Friedman,²² seorang profesor di bidang hukum, sejarawan, yang juga pakar sejarah hukum Amerika, dan penulis produktif.

²⁰ Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Prenada Group, Jakarta, 2013, Hal.1.

²¹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2011, Hal.6.

²² Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, Bandung Nusa Media, 2011, hal.26, diterjemahkan dalam buku Friedman, Lawrence M, 1984, *American Law: An Introduction*, New York: W.W. Norton and Co, hal.24.

Ada tiga elemen utama dari sistem hukum (*legal system*), yang mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum, yakni :

1. Struktur hukum (*legal structure*)
2. Substansi hukum (*legal substance*) dan
3. Budaya hukum (*legal culture*).

Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat.

1. Struktur Hukum (*Legal Structure*)

Dalam teori Lawrence M. Friedman hal ini disebut sebagai sistem Struktural yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik. Struktur hukum berdasarkan Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1981 meliputi;

- a) Kepolisian,
- b) Kejaksaan,
- c) Pengadilan dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas).²³

Kewenangan lembaga penegak hukum dijamin oleh undang-undang. Sehingga dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintah dan pengaruh-pengaruh lain. Meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan. Hukum tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum yang kredibilitas, kompeten dan independen. Seberapa bagusny suatu peraturan perundang-undangan

²³ *Ibid*

bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Lemahnya mentalitas aparat penegak hukum mengakibatkan penegakkan hukum tidak berjalan sebagaimana mestinya.²⁴ Banyak faktor yang mempengaruhi lemahnya mentalitas aparat penegak hukum diantaranya lemahnya pemahaman agama, ekonomi, proses rekrutmen yang tidak transparan dan lain sebagainya. Sehingga dapat dipertegas bahwa faktor penegak hukum memainkan peran penting dalam memfungsikan hukum. Kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas penegak hukum rendah maka akan ada masalah. Demikian juga, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas penegak hukum baik, kemungkinan munculnya masalah masih terbuka. Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan²⁵.

“To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction ...Strukture also means how the legislature is organized...what procedures the police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of crosss section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.”

Struktur dari sistem hukum terdiri atas unsur berikut ini, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk jenis kasus yang berwenang mereka periksa), dan tata cara naik banding dari pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga berarti bagaimana badan legislatif ditata, apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh presiden, prosedur ada yang diikuti oleh kepolisian dan sebagainya. Jadi struktur (legal struktur) terdiri dari lembaga hukum yang ada dimaksudkan untuk menjalankan perangkat

²⁴ *Ibid*

²⁵ *Ibid*, hal. 5-6.

hukum yang ada. Struktur adalah Pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya.

Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan. Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusi- institusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan dan pengadilan.²⁶

2) Substansi Hukum

Dalam teori Lawrence M. Friedman hal ini disebut sebagai sistem 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, aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan yang ada dalam 3 kitab undang-undang (*law books*). Sebagai negara yang masih menganut sistem *Civil Law* Sistem atau sistem Eropa Kontinental (meski sebageian peraturan perundang-undangan juga telah menganut *Common Law Sistem* atau *Anglo Saxon*) dikatakan hukum adalah peraturan-peraturan yang tertulis sedangkan peraturan-peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum.

²⁶ Achmad Ali, *Menguk Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hal.8.

Sistem ini mempengaruhi sistem hukum di Indonesia. Salah satu pengaruhnya adalah adanya asas Legalitas dalam KUHP.²⁷ Dalam Pasal 1 KUHP ditentukan “tidak ada suatu perbuatan pidana yang dapat di hukum jika tidak ada aturan yang mengaturnya”. Sehingga bisa atau tidaknya suatu perbuatan dikenakan sanksi hukum apabila perbuatan tersebut telah mendapatkan pengaturannya dalam peraturan perundang-undangan.

Substansi hukum menurut Friedman adalah :²⁸

“Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system ...the stress here is on living law, not just rules in lawbooks”.

Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Yang dimaksud dengan substansinya adalah aturan, norma, dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam system itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang-undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.²⁹

3) Budaya Hukum

Kultur hukum menurut Lawrence M. Friedman³⁰ adalah 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

²⁷ Sambas, Leonarda, *Teori-Teori Hukum Klasik dan Kontemporer*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2016, hal.27.

²⁸ Lawrence M. Friedman, *Op.cit.*

²⁹ *Ibid*

³⁰ Lawrence M. Friedman diterjemahkan oleh Wishnu Basuki, *Hukum Amerika Sebuah Pengantar*, Tatanusa, Jakarta, 2001, hal.9.

tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum.

Hubungan antara tiga unsur sistem hukum itu sendiri tak berdaya, seperti pekerjaan mekanik. Struktur diibaratkan seperti mesin, substansi adalah apa yang dikerjakan dan dihasilkan oleh mesin, sedangkan kultur hukum adalah apa saja atau siapa saja yang memutuskan untuk menghidupkan dan mematikan mesin itu, serta memutuskan bagaimana mesin itu digunakan.

Dikaitkan dengan sistem hukum di Indonesia, Teori Friedman tersebut dapat kita jadikan patokan dalam mengukur proses penegakan hukum di Indonesia. Polisi adalah bagian dari struktur bersama dengan organ jaksa, hakim, advokat, dan lembaga permasyarakatan. Interaksi antar komponen pengabdian hukum ini menentukan kokohnya struktur hukum.³¹ Walau demikian, tegaknya hukum tidak hanya ditentukan oleh kokohnya struktur, tetapi juga terkait dengan kultur hukum di dalam masyarakat. Namun demikian, hingga kini ketiga unsur sebagaimana yang dikatakan oleh Friedman belum dapat terlaksana dengan baik, khususnya dalam struktur hukum dan budaya hukum.

Mengenai budaya hukum, Friedman berpendapat:

“The third component of legal system, of legal culture. By this we mean people’s attitudes toward law and legal system their belief ...in other word, is the climate of social thought and social force which determines how law is used, avoided, or abused”.

³¹ *Ibid*

Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia (termasuk budaya hukum aparat penegak hukumnya) terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif.

Hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ide-ide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudan kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya penegakan hukum (*law enforcement*) yang baik.³² Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangannya belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksanaannya.³³

Senada atau sependapat dengan M. Friedman dan Sajtipto Rahardjo menyebutkan bahwa berbicara soal hukum pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dari asas-asas paradigma hukum yang terdiri atas fundamental

³² Fuady, Munir, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Buku Kedua, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2003, hal.40.

³³ Achmadi, A., Muslim, M. dkk, "Good governance dan Penguatan Institusi, Daerah". Jakarta : Masyarakat Transparansi Indonesia, 2002, hal.97.

hukum dan sistem hukum.³⁴ Beberapa fundamental hukum diantaranya legislasi, penegakan dan peradilan sedangkan sistem hukum meliputi substansi, struktur dan kultur hukum.³⁵ Kesemuanya itu sangat berpengaruh terhadap efektivitas kinerja sebuah hukum. Dari beberapa definisi tersebut, dapat kita artikan bahwa berfungsinya sebuah hukum merupakan pertanda bahwa hukum tersebut telah mencapai tujuan hukum, yaitu berusaha untuk mempertahankan dan melindungi masyarakat dalam pergaulan hidup. Tingkat efektivitas hukum juga ditentukan oleh seberapa tinggi tingkat kepatuhan warga masyarakat terhadap aturan hukum yang telah dibuat.

Menurut Achmad Ali jika suatu aturan hukum dapat ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, maka dapat diartikan bahwa aturan hukum tersebut efektif. Namun demikian meskipun sebuah aturan yang ditaati dapat dikatakan efektif, derajat keefektifannya masih bergantung pada kepentingan mentaatinya. Jika ketaatan masyarakat terhadap suatu aturan hukum karena kepentingan yang bersifat *compliance* (takut sanksi), maka derajat ketaatannya dinilai sangat rendah. Berbeda ketika ketaatannya berdasarkan kepentingan yang bersifat *internalization*, yakni ketaatan karena aturan hukum tersebut benar-benar cocok dengan nilai intrinsik yang dianutnya, maka derajat ketaatan seperti inilah yang merupakan derajat ketaatan tertinggi.

³⁴ Rahardjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012.

³⁵ Lawrence M. Friedman, *Loc. Cit.*

Lawrence M. Friedman melihat bahwa keberhasilan penegakan hukum selalu menyaratkan berfungsinya semua komponen sistem hukum. Sistem hukum dalam pandangan Friedman terdiri dari tiga komponen,³⁶ yakni komponen struktur hukum (*legal structure*) merupakan kerangka, bagian yang tetap bertahan, bagian yang memberikan semacam bentuk dan batasan terhadap keseluruhan instansi-instansi penegak hukum. Komponen substansi hukum (*legal substance*) merupakan aturan-aturan, norma-norma dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem itu termasuk produk yang dihasilkan oleh orang yang berada di dalam sistem hukum itu, mencakup keputusan yang mereka keluarkan atau aturan baru yang mereka susun, dan komponen budaya hukum (*legal culture*) merupakan gagasan-gagasan, sikap-sikap, keyakinan-keyakinan, harapan-harapan dan pendapat tentang hukum. Struktur Hukum yang kemudian dikembangkan di Indonesia terdiri dari :

- a. Kehakiman (Undang-undang Nomor 4 tahun 2004 tentang Pokok-pokok kekuasaan Kehakiman).³⁷
 - b. Kejaksaan (Undang-undang Nomor 16 tahun 2004 tentang Kejaksaan).³⁸
 - c. Kepolisian (Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI).³⁹
 - b. Advokat (Undang-undang Nomor 18 tahun 2003 tentang Advokat)
- Struktur berhubungan dengan institusi dan kelembagaan hukum, bagaimana dengan polisinya, hakimnya, jaksa dan pengacaranya.⁴⁰

³⁶ Darmodiharjo, D. & Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008, hal.32.

³⁷ Undang-undang Nomor 4 Tahun 2004 Tentang Pokok-pokok Kekuasaan Kehakiman.

³⁸ Undang-undang Nomor 16 tahun 2004 tentang Kejaksaan.

³⁹ Undang-undang Nomor 2 tahun 2004 tentang Kepolisian RI.

Semua itu harus ditata dalam sebuah struktur yang sistemik. berbicara mengenai substansinya maka berbicara tentang bagaimana Undang-undangnya, apakah sudah sesuai perundang-undangnya. Dalam budaya hukum, pembicaraan difokuskan pada upaya-upaya untuk membentuk kesadaran hukum masyarakat, membentuk pemahaman masyarakat memenuhi rasa keadilan, tidak diskriminatif, responsif atau tidak. Jadi menata kembali materi peraturan terhadap hukum, dan memberikan pelayanan hukum kepada masyarakat. Substansi hukum dalam wujudnya sebagai peraturan perundang-undangan, telah diterima sebagai instrumen resmi yang memperoleh aspirasi untuk dikembangkan, yang diorientasikan secara pragmatis untuk menghadapi masalah-masalah sosial yang kontemporer. Hukum dengan karakter yang demikian itu lebih dikenal dengan konsep hukum *law as a tool of social engineering* dari Roscoe Pound, atau yang di dalam terminology Mochtar Kusumaatmadja disebutkan sebagai hukum yang berfungsi sebagai sarana untuk membantu perubahan masyarakat.

2. Teori Kepastian Hukum Gustav radbruch

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologi.⁴¹

⁴⁰ Undang-undang Nomor 18 tahun 2003 tentang Advokat.

⁴¹ Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010, hlm.59

Kepastian hukum merupakan jaminan mengenai hukum yang berisi keadilan. Norma-norma yang memajukan keadilan harus sungguh-sungguh berfungsi sebagai peraturan yang ditaati. Menurut Gustav Radbruch keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Beliau berpendapat bahwa keadilan dan kepastian hukum harus diperhatikan, kepastian hukum harus dijaga demi keamanan dan ketertiban suatu negara. Akhirnya hukum positif harus selalu ditaati. Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai yang ingin dicapai yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan.⁴²

Kepastian memberikan kejelasan dalam melakukan perbuatan hukum saat pelaksanaan suatu perjanjian/kontrak sewa menyewa, dalam bentuk prestasi bahkan saat perjanjian tersebut wanprestasi atau salah satu pihak ada yang dirugikan maka sanksi dalam suatu perjanjian/kontrak tersebut harus dijalankan sesuai kesepakatan para pihak baik pihak penyewa maupun pihak yang menyewakan.

Dalam mewujudkan tujuan hukum Gustav Radbruch menyatakan perlu digunakan asas prioritas dari tiga nilai dasar yang menjadi tujuan hukum. Hal ini disebabkan karena dalam realitasnya, keadilan hukum sering berbenturan dengan kemanfaatan dan kepastian hukum dan begitupun sebaliknya. Diantara tiga nilai dasar tujuan hukum tersebut, pada saat terjadi benturan, maka mesti ada yang dikorbankan. Untuk itu, asas prioritas yang digunakan oleh Gustav Radbruch harus dilaksanakan dengan urutan sebagai berikut:⁴³

1. Keadilan Hukum

⁴² Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hal.95.

⁴³ Muhammad Erwin, *Filsafat Hukum*, Raja Grafindo, Jakarta, 2012, hal.123.

2. Kemanfaatan Hukum
3. Kepastian Hukum.

Bagi Radbruch ketiga aspek ini sifatnya relatif, bisa berubah-ubah. Satu waktu bisa menonjolkan keadilan dan mendesak kegunaan dan kepastian hukum ke wilayah tepi. Di waktu lain bisa ditonjolkan kepastian atau kemanfaatan. Hubungan yang sifatnya relatif dan berubah-ubah ini tidak memuaskan. Meuwissen memilih kebebasan sebagai landasan dan cita hukum. Kebebasan yang dimaksud bukan kesewenangan, karena kebebasan tidak berkaitan dengan apa yang kita inginkan. Tetapi berkenaan dengan hal menginginkan apa yang kita ingini. Dengan kebebasan kita dapat menghubungkan kepastian, keadilan, persamaan dan sebagainya ketimbang mengikuti Radbruch.⁴⁴

Dengan urutan prioritas sebagaimana dikemukakan tersebut diatas, maka sistem hukum dapat terhindar dari konflik internal. Secara historis, pada awalnya menurut Gustav Radbruch tujuan kepastian menempati peringkat yang paling atas di antara tujuan yang lain. Namun, setelah melihat kenyataan bahwa dengan teorinya tersebut Jerman di bawah kekuasaan Nazi melegalisasi praktek-praktek yang tidak berperikemanusiaan selama masa Perang Dunia II dengan jalan membuat hukum yang mengesahkan praktek-praktek kekejaman perang pada masa itu, Radbruch pun akhirnya meralat teorinya tersebut di atas dengan menempatkan tujuan keadilan di atas tujuan hukum yang lain.⁴⁵

⁴⁴ Sidharta Arief, Meuwissen, *Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*, PT Refika Aditama, Bandung, 2007, hal.20.

⁴⁵ Ahmad zaenal fanani, *Berpikir Falsafati Dalam Putusan Hakim*, Artikel ini pernah dimuat di *Varia Peradilan* No. 304 Maret 2011, hal.3.

3. Teori Keadilan John Rawls

Keadilan adalah perekat tatanan kehidupan bermasyarakat yang beradab. Hukum diciptakan agar setiap individu anggota masyarakat dan penyelenggara negara melakukan sesuatu tindakan yang diperlukan untuk menjaga ikatan sosial dan mencapai tujuan kehidupan bersama atau sebaliknya agar tidak melakukan suatu tindakan yang dapat merusak tatanan keadilan. Jika tindakan yang diperintahkan tidak dilakukan atau suatu larangan dilanggar, tatanan sosial akan terganggu karena terciderainya keadilan. Untuk mengembalikan tertib kehidupan bermasyarakat, keadilan harus ditegakkan. Setiap pelanggaran akan mendapatkan sanksi sesuai dengan tingkat pelanggaran itu sendiri.⁴⁶

Menurut John Rawls, situasi ketidaksamaan harus diberikan aturan yang sedemikian rupa sehingga paling menguntungkan golongan masyarakat yang paling lemah. Hal ini terjadi kalau dua syarat dipenuhi. Pertama, situasi ketidaksamaan menjamin *maximum minimorum* bagi golongan orang yang paling lemah. Artinya situasi masyarakat harus sedemikian rupa sehingga dihasilkan untung yang paling tinggi yang mungkin dihasilkan bagi golongan orang-orang kecil. Kedua, ketidaksamaan diikat pada jabatan-jabatan yang terbuka bagi semua orang. Maksudnya supaya kepada semua orang diberikan peluang yang sama besar dalam hidup. Berdasarkan pedoman ini semua perbedaan antara orang berdasarkan ras, kulit, agama dan perbedaan lain yang bersifat primordial, harus ditolak. Lebih lanjut John Rawls menegaskan bahwa maka program penegakan keadilan yang berdimensi kerakyatan haruslah memperhatikan dua prinsip

⁴⁶ Moh. Mahfud MD, *Penegakan Hukum Dan Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik*, Bahan pada Acara Seminar Nasional "Saatnya Hati Nurani Bicara" yang diselenggarakan oleh DPP Partai HANURA. Mahkamah Konstitusi Jakarta, 8 Januari 2009.

keadilan, yaitu, pertama, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang. Kedua, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberi keuntungan yang bersifat timbal balik (*reciprocal benefits*) bagi setiap orang, baik mereka yang berasal dari kelompok beruntung maupun tidak beruntung.⁴⁷

Keadilan berbasis persamaan, didasarkan atas prinsip bahwa hukum mengikat semua orang, sehingga keadilan yang hendak dicapai oleh hukum dipahami dalam konteks kesamaan. Kesamaan yang dimaksudkan disini terdiri dari atas kesamaan numerik dan kesamaan proporsional. Kesamaan numerik berprinsip kesamaan derajat atas setiap orang di hadapan hukum, sedangkan kesamaan proporsional adalah memberi kepada setiap orang apa yang sudah menjadi haknya. Keadilan distributif, hal ini identik dengan keadilan proporsional, dimana keadilan distributif berpangkal pada pemberian hak sesuai dengan besar kecilnya jasa, sehingga dalam hal ini keadilan didasarkan pada persamaan, melainkan sesuai dengan porsinya masing-masing (proporsional).

Keadilan korektif, pada dasarnya merupakan keadilan yang bertumpu pada pembetulan atas suatu kesalahan, misalnya apabila ada kesalahan orang yang menimbulkan kerugian bagi orang lain, maka orang yang mengakibatkan munculnya kerugian, harus memberikan ganti rugi (kompensasi) kepada pihak yang menerima kerugian untuk memulihkan keadaannya sebagai akibat dari kesalahan yang dilakukan. Hukum sebagai pengemban nilai keadilan menurut

⁴⁷ John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University press, 1973, yang sudah diterjemahkan dalam bahasa indonesia oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006.

Radbruch menjadi ukuran bagi adil tidak adilnya tata hukum. Tidak hanya itu, nilai keadilan juga menjadi dasar dari hukum sebagai hukum. Dengan demikian, keadilan memiliki sifat normatif sekaligus konstitutif bagi hukum. Keadilan menjadi dasar bagi tiap hukum positif yang bermartabat.⁴⁸

Keadilan menjadi landasan moral hukum dan sekaligus tolak ukur sistem hukum positif. Kepada keadilanlah hukum positif berpangkal. Sedangkan konstitutif, karena keadilan harus menjadi unsur mutlak bagi hukum sebagai hukum. Tanpa keadilan, sebuah aturan tidak pantas menjadi hukum. Apabila, dalam penegakan hukum cenderung pada nilai kepastian hukum atau dari sudut peraturannya, maka sebagai nilai ia telah menggeser nilai keadilan dan kegunaan. Hal ini dikarenakan, di dalam kepastian hukum yang terpenting adalah peraturan itu sendiri sesuai dengan apa yang dirumuskan. Begitu juga ketika nilai kegunaan lebih diutamakan, maka nilai kegunaan akan menggeser nilai kepastian hukum maupun nilai keadilan karena yang penting bagi nilai kegunaan adalah kenyataan apakah hukum tersebut berguna bagi masyarakat. Demikian juga, ketika yang diperhatikan hanya nilai keadilan, maka akan menggeser nilai kepastian hukum dan kegunaan. Sehingga, dalam penegakan hukum harus ada keseimbangan antara ketiga nilai tersebut.⁴⁹

Gustav Radbruch menuturkan bahwa hukum adalah pengemban nilai keadilan, keadilan memiliki sifat normatif sekaligus konstitutif bagi hukum. Bersifat normative karena kepada keadilanlah, hukum positif berpangkal. Bersifat

⁴⁸ Yovita A. Mangesti & Bernard L. Tanya, *Moralitas Hukum*, Yogyakarta: Genta Publishing. 2014, hal.74.

⁴⁹ LBH Perjuangan, *Penegakan Hukum Yang Menjamin Keadilan*, Kepastian Hukum Dan Kemanfaatan (Studi Kasus: Kasus Mbah Minah), <http://lbhperjuangan.blogspot.com/2010/10/penegakan-hukum-yang-menjamin-keadilan.html>, Diakses pada tanggal 30 April 2023.

konstitutif karena keadilan harus menjadi unsur mutlak bagi hukum, tanpa keadilan, sebuah aturan tidak pantas menjadi hukum.⁵⁰

Hal ini memperhatikan pula asas prioritas yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch bahwa untuk menerapkan hukum secara tepat dan adil untuk memenuhi tujuan hukum maka yang diutamakan adalah keadilan, kemudian kemanfaatan setelah itu kepastian hukum.⁵¹ Konsep keadilan sebagaimana yang dikemukakan oleh Teguh Prastyo tentang keadilan bermartabat adalah : “keadilan bermartabat memandang pembangunan sistem hukum yang khas Indonesia. Bagaimana sistem hukum positif memberi identitas dirinya, ditengah-tengah pengaruh yang sangat kuat dari sistem- sistem hukum dunia yang ada saat ini dan dengan sangat keras seolah-olah melakukan kedalam cara ber hukum bangsa Indonesia.⁵²

Teori keadilan bermartabat mencatat suatu sikap dalam pembangunan sistem hukum berdasarkan Pancasila. Dikemukakan, bahwa sistem hukum Indonesia tidak menganut sistem hukum secara mutlak *statute law*, dan juga tidak mutlak menganut sistem *common law*, sekalipun banyak yang mendukung pendapat bahwa sistem *judge made law* itu menjunjung tinggi harkat dan martabat hakim sebagai lembaga atau institusi pencipta hukum. Namun suatu ciri yang menonjol dari teori keadilan bermartabat adalah bahwa dalam melakukan penyelidikan untuk menemukan kaidah dan asas-asas hukum dalam melalui lapisan-lapisan ilmu hukum sebagaimana telah dinyatakan di atas, teori keadilan bermartabat menjaga keseimbangan pandangan yang berbeda pada lapisan-lapisan

⁵⁰ Bernard L Tanya dkk, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2013, hal.117.

⁵¹ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum, Editor Awaludin Marwan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012, hal.20.

⁵² Teguh Prasetyo, *Keadilan Bermartabat*, Nusa Media, Bandung, 2015, hal.17.

ilmu hukum itu sebagai suatu konflik. Teori keadilan bermartabat menjauhkan sedini mungkin konflik dalam hukum (*conflict within the law*).⁵³

1.6.2 Kerangka Konsep

Kerangka konseptual merupakan kerangka yang menghubungkan atau menggambarkan konsep-konsep khusus yang merupakan kumpulan dari arti-arti yang berkaitan dengan istilah yang ingin atau akan diteliti. Konseptual ini menguraikan pengertian-pengertian yang berhubungan erat dengan penulisan tesis ini, dimana uraian ini ditujukan untuk memberikan kesatuan pemahaman yaitu :

- 1) Kebijakan Kriminal adalah bentuk kebijakan yang diambil oleh suatu negara untuk melakukan kriminalisasi terhadap suatu tindakan yang dianggap merugikan, serta strategi untuk menanggulangnya.⁵⁴
- 2) *Restorative justice* adalah penyelesaian tindak pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku, keluarga korban, tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh adat, atau pemangku kepentingan untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil melalui perdamaian dengan menekankan pemilihan kembali pada keadaan semula.⁵⁵
- 3) Perkara adalah masalah atau persoalan yang memerlukan penyelesaian. Secara teori, perkara dapat dibedakan menjadi 2 macam, yaitu Perkara yang mengandung sengketa/perselisihan dimana terdapat kepentingan atau hak yang dituntut oleh pihak yang satu terhadap pihak lain, dan Perkara yang tidak mengandung sengketa/perselisihan di dalamnya.

⁵³ *Ibid*, hal.18.

⁵⁴https://www.google.com/search?q=kebijakan+kriminal+adalah&client=firefox-b-d&ei=PjFuZl7eGtWUseMPtsq5wAw&oq=kebijakan+kriminal&gs_lcp, diakses pada Tanggal 30 April 2023.

⁵⁵ Pasal 1 huruf 3 Peraturan Polri Nomor 8 Tahun 2021

Perkara yang Mengandung Sengketa. Tugas hakim dalam hal ini adalah menyelesaikan sengketa dengan adil, dimana hakim terbatas mengadili pada apa yang dikemukakan dan apa yang diminta para pihak untuk menghasilkan putusan hakim. Tugas hakim tersebut termasuk “*jurisdiction contentiosa*” yaitu kewenangan mengadili dalam arti sebenarnya untuk memberikan suatu putusan hakim. Dalam sengketa selalu terdapat lebih dari satu pihak yang saling berhadapan, yaitu “Penggugat” adalah pihak yang dapat mengajukan gugatan yang memiliki kepentingan yang cukup, dan “Tergugat” adalah orang yang digugat oleh “Penggugat”. Perkara yang tidak mengandung Sengketa tugas hakim termasuk “*jurisdiction volunteria*” yaitu memeriksa perkara yang tidak bersifat mengadili, tetapi bersifat administratif untuk mengatur dan menetapkan suatu hal dan menghasilkan penetapan hakim.

Dalam perkara yang tidak mengandung sengketa, hanya terdapat satu pihak saja yaitu “Pemohon”, orang yang meminta kepada hakim untuk menetapkan sesuatu kepentingan yang tidak mengandung sengketa.⁵⁶

- 4) 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.⁵⁷
- 5) Korban adalah orang perseorangan atau kelompok orang yang mengalami penderitaan baik fisik, mental, maupun emosional, kerugian ekonomi, atau

⁵⁶<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-sumseljambibabel/baca-artikel/14057/Perbedaan-Perkara-Perdata-dengan-Perkara-Pidana.html>, diakses pada tanggal 30 April 2023

⁵⁷ Pasal 1 angka 24 UU no.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

mengalami pengabaian, pengurangan, atau perampasan hak-hak dasarnya, sebagai akibat langsung dari pelanggaran hak asasi manusia yang berat; termasuk korban adalah juga ahli warisnya.⁵⁸

- 6) Meninggal dunia adalah hilangnya nyawa yang terkhusus untuk manusia dan ditujukan untuk menghormati.
- 7) Wilayah hukum adalah daerah tertentu yang dipilih untuk pelaksanaan tugas dalam menyelesaikan suatu perkara.

1.7. Metode penelitian

1.7.1 Jenis dan Sifat penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penyusunan tesis ini adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaedah-kaedah atau norma-norma hukum positif.⁵⁹ Dalam penelitian ini, Pelaksanaan penelitian normatif secara garis besar ditujukan kepada Penelitian terhadap sinkronisasi hukum.

Penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian hukum bersifat yuridis normatif (penelitian hukum kepustakaan), yaitu dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, yang mencakup penelitian terhadap sinkronisasi hukum,⁶⁰ serta hukum yang akan datang (futuristik). Disamping penelitian hukum normatif, penelitian ini juga berupaya untuk meneliti data primer, yang dikenal sebagai penelitian hukum yuridis normatif.⁶¹

⁵⁸ Pasal 1 ayat (5) UU Nomor 27 Tahun 2004 Tentang Komisi kebenaran dan Rekonsiliasi.

⁵⁹ Jhony Ibrahim, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum*, Normatif, Bayumedia, Surabaya, 2008, hal. 195.

⁶⁰ Bambang Sunggono, *Metdologi Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hal.50-51.

⁶¹ Soerjono Soekanto dan Sri Marmudji, *Penulisan Hukum Normatif*, PT.Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hal.15.

Sifat penelitian adalah deskriptif Analistis, yang dari hasil ini dapat mendeskripsikan (menggambarkan) secara menyeluruh dan sistematis mengenai kebijakan kriminal terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Polresta Deli Serdang dengan menggunakan penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang ditujukan hanya pada peraturan-peraturan tertulis, dan bahan-bahan hukum lainnya.

1.7.2. Sumber data penelitian

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, yaitu:⁶²

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan yang diurut berdasarkan hierarki seperti peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI, KUHP, dan KUHP.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri atas buku-buku teks yang ditulis oleh ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal hukum,

⁶² Peter Mahmaud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2006, hal. 141.

pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian.⁶³ Dalam penelitian ini, bahan hukum sekunder yang digunakan adalah berupa buku-buku rujukan yang relevan, hasil karya tulis ilmiah, dan berbagai penulisan ilmiah yang berkaitan.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa kamus umum, kamus bahasa, surat kabar, artikel, internet yang terkait dengan Kebijakan kriminal terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.

1.7.3 Teknik dan alat pengumpulan data

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui:

a) Penelitian kepustakaan (*Library Research*)

yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori, pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan Kebijakan kriminal terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

⁶³ Jhony Ibrahim, *Op. Cit*, hal. 296.

Alat pengumpulan data dalam penulisan ini, yaitu dengan buku literatur, jurnal hukum yang berkaitan, data laporan penelitian dan dengan menggunakan teknik wawancara (*interview guide*). Wawancara dilakukan dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sudah dipersiapkan terlebih dahulu yang kemudian akan diberikan kepada para narasumber di Polresta Deli Serdang.

1.7.4 Analisis data

Keseluruhan data dalam penelitian ini dianalisis secara kualitatif. Analisis kualitatif ini akan dikemukakan dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data. Selanjutnya semua data diseleksi dan diolah, kemudian dianalisa secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan, diharapkan akan memberikan solusi atas permasalahan dalam penelitian ini.⁶⁴

⁶⁴ Muslan Abdurrahman, *Sosiologi Dan Metode Penelitian Hukum*, UMM Press, Malang, 2009, hal. 121.

BAB II

ATURAN HUKUM TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA

2.1. Aturan Hukum Kecelakaan Lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) ini terdiri dari tiga buku, yaitu Buku I, memuat tentang “Ketentuan-ketentuan Umum” (*Algemeneleerstukken*), artinya: Ketentuan-ketentuan untuk semua tindak pidana (perbuatan yang pembuatnya dapat dikenakan hukuman pidana), baik yang disebut dalam Buku II dan Buku III, maupun yang disebut dalam undang-undang lain. Buku II, memuat tentang “Kejahatan”. Buku III, memuat tentang “Pelanggaran”.⁶⁵

Disamping ini ada ajaran-ajaran atau teori-teori dalam ilmu pengetahuan hukum pidana, yang tidak termuat dalam suatu undang-undang, seperti misalnya mengenai “Kesengajaan” (*Dolus/Opzet*) dan hal “Kelalaian” (*Culpa*), yang di isyaratkan dalam berbagai peraturan hukum pidana, termasuk pasal dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) sendiri.⁶⁶ Ada kalanya suatu akibat dari tindak pidana begitu berat serta merugikan kepentingan seseorang, seperti kematian seorang manusia, sehingga dirasakan tidak adil, terutama oleh ahli waris

⁶⁵ R. Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) serta KomentarKomentarnya Lengkap Pasal demi Pasal*, Politeia, Bogor, 2014, hal.191.

⁶⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2013, hal.3.

korban, bahwa si pelaku yang dengan kurang berhati-hati menyebabkan orang lain meninggal, tetapi tidak mendapatkan hukuman yang semestinya sebagaimana telah diatur dalam undang-undang.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa penggunaan jalan lain yang mengakibatkan kerugian dan atau kerugian harta benda. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian kecelakaan adalah kejadian (peristiwa) yang menyebabkan orang celaka. Berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, perbuatan yang menimbulkan kerugian pada pihak korban dapat diproses menurut hukum baik secara perdata maupun pidana umum.

Adapun tindak pidana berbeda hakikatnya dengan perbuatan melawan hukum dalam konteks perdata. Namun, kesamaan antara keduanya merupakan salah (*wrong*) dan masing-masing merupakan pelanggaran terhadap larangan hukum (*commission*) atau terhadap kewajiban hukum (*omission*). Apabila pelanggaran tersebut menimbulkan konsekuensi pidana yang dilekatkan pada pelanggaran itu, maka pelanggaran itu merupakan tindak pidana. Konsekuensi pidana yang dimaksud adalah berupa tuntutan secara pidana di muka pengadilan pidana dan dijatuhi sanksi pidana bila terbukti bersalah.

Sebelum adanya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, peraturan dan penerapan sanksi pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan mati atau luka-luka didasarkan pada Pasal 359 dan Pasal 360 Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Upaya penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas pun beragam, ada yang

mengupayakan perdamaian antara pelaku dan korban dengan cara memberikan ganti rugi kepada keluarga korban dan kasus akan dihentikan penyidikannya. Namun ada pula yang tetap diproses sampai sidang di pengadilan dengan variasi hukuman yang beragam, untuk pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan korban meninggal dunia.

Didalam KUHP Pasal 63 ayat (2) yang berbunyi :

“jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam aturan pidana yang khusus, maka hanya yang khusus itulah yang diterapkan”.

Penggunaan aturan yang lebih khusus ini juga diatur pada salah satu asas, yaitu asas *Lex specialis derogat legi generali* yang berarti bahwa asas penafsiran hukum yang menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum.

Undang-Undang Hukum Pidana Bab XXI mengatur tentang tindak pidana yang menyebabkan luka-luka atau meninggal dunia karena kealpaannya terdapat pada Pasal berikut : Pasal 359 KUHPidana :

“Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.

Pasal 360 KUHPidana :

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapatkan luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
- (2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan

menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Adapun unsur-unsur dari Pasal 360 KUHPidana tersebut diatas, yaitu :

- a. Barang siapa.
- b. Karena kelalaian.
- c. Menyebabkan orang lain luka.

Terlukanya orang lain dapat berupa luka ringan dan luka berat. Luka berat dapat dilihat sebagaimana diatur dalam Pasal 90 KUHPidana, yaitu :⁶⁷

- 1) Jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak memberi harapan akan sembuh sama sekali atau yang menimbulkan bahaya maut.
- 2) Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan pencarian.
- 3) Kehilangan salah satu panca indera.
- 4) Mendapat cacat berat.
- 5) Menderita sakit lumpuh.
- 6) Terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih.
- 7) Gugurnya atau matinya bakal anak dari kandungan ibu.

Matinya orang dalam Pasal 359 KUHPidana ini tidak dimaksudkan sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya terdakwa (*culpa*), maka pelaku tidak dikenakan

⁶⁷ Lihat Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

pasal tentang pembunuhan (Pasal 338 dan Pasal 340 KUHPidana). Pasal 359 KUHPidana ini menjelaskan bahwa kematian orang lain adalah akibat dari kelalaian si pembuat dengan tidak menyebutkan perbuatan si pembuat tetapi kesalahannya. Pasal 360 KUHPidana ini berkaitan dengan Pasal 359 KUHPidana, bedanya bahwa akibat dari Pasal 359 KUHPidana adanya “Matinya orang”, sedangkan akibat dalam Pasal 360 KUHPidana adalah ayat (1) mengenai luka berat dan ayat (2) akibatnya adalah luka sedemikian rupa.

KUHP kita tidak memberi definisi mengenai hal tersebut. Lain halnya dengan KUHP Swiss dimana dalam pasal 18 dengan tegas ditentukan:

“Barang siapa melakukan perbuatan dengan mengetahui dan menghendaknya, maka dia melakukan perbuatan itu dengan sengaja”.

Petunjuk untuk dapat mengetahui arti kesengajaan, dapat diambil dari M.v.T. (*Memorie van Toelichting*), yaitu “Pidana pada umumnya hendaknya dijatuhkan hanya pada barang siapa melakukan perbuatan yang dilarang, dengan dikehendaki dan diketahui”.

Dalam pengertian ini disebutkan bahwa kesengajaan diartikan sebagai : “menghendaki dan mengetahui” (*willens en wetens*). Artinya, seseorang yang melakukan suatu tindakan dengan sengaja, harus menghendaki serta menginsafi tindakan tersebut dan/ atau akibatnya. Jadi dapatlah dikatakan, bahwa sengaja berarti menghendaki dan mengetahui apa yang dilakukan. Orang yang melakukan perbuatan dengan sengaja menghendaki perbuatan itu dan disamping itu mengetahui atau menyadari tentang apa yang dilakukan itu dan akibat yang akan timbul daripadanya.

Teori-Teori kesengajaan berhubungan dengan keadaan batin orang yang berbuat dengan sengaja, yang berisi “menghendaki dan mengetahui” itu, maka dalam ilmu pengetahuan hukum pidana dapat disebut 2 (dua) teori sebagai berikut:

1) Teori Kehendak (*Wilstheorie*),

Inti kesengajaan adalah kehendak untuk mewujudkan unsur-unsur delik dalam rumusan undang-undang (Simons dan Zevenbergen).

2) Teori Pengetahuan/Membayangkan (*Voorstellingtheorie*),

Sengaja berarti membayangkan akan akibat timbulnya akibat perbuatannya, orang tak bisa menghendaki akibat, melainkan hanya dapat membayangkannya. Teori ini menitikberatkan pada apa yang diketahui atau dibayangkan oleh sipelaku ialah apa yang akan terjadi pada waktu ia akan berbuat (*Frank*). Terhadap perbuatan yang dilakukan si pelaku kedua teori itu tak ada menunjukkan perbedaan, kedua-duanya mengakui bahwa dalam kesengajaan harus ada kehendak untuk berbuat. Dalam praktek penggunaannya, kedua teori adalah sama. Perbedaannya adalah hanya dalam peristilahannya saja.

Dalam hal seseorang melakukan sesuatu dengan sengaja dapat dibedakan ke dalam 3 (tiga) bentuk sikap batin, yang menunjukkan tingkatan dari kesengajaan sebagai berikut : Kesengajaan sebagai maksud (*opzet als oogmerk*) untuk mencapai suatu tujuan (*dolus directus*). Dalam hal ini pembuat bertujuan untuk menimbulkan akibat yang dilarang. Kesengajaan dengan sadar kepastian (*opzet met zekerheidsbewustzijn* atau *noodzakelijkheidbewustzijn*). Dalam hal ini

perbuatan berakibat yang dituju namun akibatnya yang tidak diinginkan tetapi suatu keharusan mencapai tujuan.

Kesengajaan dengan sadar kemungkinan (*dolus eventualis* atau *voorwaardelijk opzet*). Dalam hal ini keadaan tertentu yang semula mungkin terjadi kemudian benar-benar terjadi. Kesengajaan memiliki 2 (dua) sifat, yaitu.⁶⁸

1) Kesengajaan Berwarna (*Gekleurd*)

Sifat kesengajaan itu berwarna dan kesengajaan melakukan sesuatu perbuatan mencakup pengetahuan si pelaku bahwa perbuatannya melawan hukum (dilarang). Jadi harus ada hubungan antara keadaan batin si pelaku dengan melawan hukumnya perbuatan. Dikatakan, bahwa sengaja disini berarti *dolus malus*, artinya sengaja untuk berbuat jahat. Jadi menurut pendirian yang pertama, untuk adanya kesengajaan perlu bahwa si pelaku menyadari bahwa perbuatannya dilarang. Penganutnya antara lain Zevenbergen, yang mengatakan bahwa: "Kesengajaan senantiasa ada hubungannya dengan *dolus molus*, dengan perkataan lain dalam kesengajaan tersimpul adanya kesadaran mengenai sifat melawan hukumnya perbuatan." Untuk adanya kesengajaan, di perlukan syarat, bahwa pada si pelaku ada kesadaran, bahwa perbuatannya dilarang dan/atau dapat dipidana.

2) Kesengajaan Tidak Berwarna (*Kleurloos*)

⁶⁸ Unsur-unsur Pasal 351 KUHP

Kalau dikatakan bahwa kesengajaan itu tak berwarna, maka itu berarti bahwa untuk adanya kesengajaan cukuplah bahwa si pelaku itu menghendaki perbuatan yang dilarang itu. Ia tak perlu tahu bahwa perbuatannya terlarang/ sifat melawan hukum. Dapat saja si pelaku dikatakan berbuat dengan sengaja, sedang ia tidak mengetahui bahwa perbuatannya itu dilarang atau bertentangan dengan hukum.

Di Indonesia sendiri menganut kesengajaan tidak berwarna karena di Indonesia menganut doktrin fiksi hukum (seseorang dianggap mengetahui hukum yang ada).

Dalam buku Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia menerangkan bahwa sebagian besar tindak pidana mempunyai unsur kesengajaan atau opzet, bukan culpa. Hal ini dikarenakan, biasanya, yang pantas mendapat hukuman pidana itu adalah orang yang melakukan sesuatu dengan sengaja. Karenanya ancaman pidana pada suatu delik jauh lebih berat, apabila adanya kesengajaan daripada dengan kealpaan.

Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa pembahasan mengenai opzet dan kealpaan itu sendiri merupakan suatu hal yang sangat erat, dimana dalam menentukan suatu kesalahan atas tindak pidana kealpaan sangat tergantung dari adanya kehendak (*willens*) dan pengetahuan/mengetahui (*wetens*) dari pelaku atas suatu tindak pidana. Hal ini akan memberikan jawaban kepada seorang penegak hukum mengenai apakah tindak pidana yang dilakukannya tersebut memang merupakan suatu kehendak pelaku atautkah hal itu merupakan dampak atas ketidakhati-hatian si pelaku.

Selain unsur kehendak dari si pelaku tindak pidana, hal yang tidak dapat dipisahkan dari kealpaan adalah adanya unsur kesalahan atas suatu tindak pidana karena seperti yang telah diketahui, bahwa sebuah peristiwa pidana umumnya tidak terlepas dari adanya kesalahan dari pelakunya. Kesalahan ini merupakan salah satu hal mendasar guna menentukan suatu peristiwa pidana karena dengan adanya kesalahan ini, penentuan bersalah atau tidak bersalahnya seorang pelaku pidana dapat dijatuhkan.⁶⁹

Hal ini diperkuat dengan adanya asas tiada pidana tanpa kesalahan yang berbunyi: "Tidak ada pemidanaan, tanpa adanya kesalahan atau "*Geen straf zonder Schuld*, atau "*Actus non facti reum nisi menssit rea*" (Latin) atau "*An Act does not constitute it self guilt unless the mind is guilty*"(Inggris). Dimana asas tiada pidana tanpa kesalahan merupakan asas yang fundamental dalam hukum pidana yang menjadi salah satu unsur pertanggungjawaban pidana dari suatu subjek hukum pidana.

Penyelesaian perkara pidana dilaksanakan melalui tahap penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di sidang pengadilan. Pada tahap penyelesaian perkara pidana di pengadilan, hakimlah yang memegang peranan dalam menentukan bersalah tidaknya terdakwa. Penentuan bersalah tidaknya terdakwa didasarkan pada fakta-fakta di persidangan dengan berdasarkan pada keterangan saksi, dan keterangan terdakwa sendiri dikaitkan dengan barang bukti yang ada.

Menurut Soesilo dalam bukunya Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta komentar-komentarnya lengkap Pasal demi Pasal, ketentuan pasal

⁶⁹ S H Moeljatno, "Asas-Asas Hukum Pidana," Rineka Cipta, Jakarta (2002).

ini dikenakan terhadap dokter, bidan, ahli obat, supir (pengemudi kendaraan), kusir dokar, masinis yang sebagai orang ahli dalam pekerjaan mereka masing-masing dianggap harus lebih berhati-hati dalam melakukan pekerjaannya seperti dalam pasal 361 KUHP :

“Jika kejahatan yang diterangkan dalam bab ini dilakukan dalam melakukan sesuatu jabatan atau pekerjaan, maka hukuman dapat ditambah dengan sepertiganya dan si tersalah dapat dipecat dari pekerjaannya dalam waktu dalam mana kejahatan itu dilakukan dan hakim dapat memerintahkan supaya keputusan itu diumumkan.”

Aturan ini berlaku apabila mereka itu mengabaikan (melalaikan), sehingga menyebabkan mati (Pasal 359 KUHP) atau luka (Pasal 360 KUHP), maka akan dihukum lebih berat.⁷⁰

Adanya penuntutan hapus dalam kasus tindak pidana lalu lintas ada yang didahului oleh penyelesaian denda adat, namun sebagian pihak penyidik Polri dan Jaksa Penuntut Umum tetap dilimpahkan ke pengadilan dengan pertimbangan : “ Putusan lembaga adat tidak bisa dijadikan alasan meniadakan tindak pidana”. Hal ini didasarkan pasal 76 s/d Pasal 85 KUHP dan Pasal 109 ayat (2) KUHP yang menentukan :

a. Kewenangan Menuntut Hapus dengan alasan :

- 1) Pasal 76 : Karena *Nebis In Idem*.
- 2) Pasal 77 : Karena Tertuduh Meninggal Dunia.
- 3) Pasal 78 s.d. Pasal 80: Karena Daluarsa.
- 4) Pasal 81 : Penundaan penuntutan pidana berhubung dengan adanya perselisihan pra yudisial, menunda daluwarsa”.

⁷⁰ R. Soesil, *Kriminologi (Pengetahuan Tentang Sebab-sebab Kejahatan)*, Bogor: Politeia, 1978, hal.56.

- 5) Pasal 82 : Karena pelanggaran yang diancam dengan pidana denda saja dan dengan suka rela telah dibayar maksimum termasuk biaya-biaya yang telah dikeluarkan, dan/atau telah menyerahkan barang perampasan/membayar harganya ;
- b. Kewenangan menjalankan pidana hapus dengan alasan :
 - 1) Pasal 83 : Karena Terpidana Meninggal Dunia.
 - 2) Pasal 84 : Karena Daluarsa.

Pasal 109 Ayat (2) KUHAP jo 140 huruf a KUHAP, bahwa penyidikan dan penuntutan hanya dapat dihentikan apabila : “ tidak terdapat cukup bukti, peristiwa itu tidak merupakan tindak pidana, atau dihentikan demi hukum.

2.2. Aturan Hukum Kecelakaan Lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009

yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

PERBANDINGAN PENGATURAN

UU Nomor 14 Tahun 1992	UU Nomor 22 Tahun 2009
Bab I Ketentuan Umum	Bab I Ketentuan Umum
Bab II Asas dan Tujuan	Bab II Asas dan Tujuan
Bab III Pembinaan	Bab III Ruang Lingkup Keberlakuan Undang-Undang
Bab IV Prasarana	Bab IV Pembinaan
Bab V Kendaraan	Bab V Penyelenggaraan
Bab VI Pengemudi	Bab VI Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab VII Lalu Lintas	Bab VII Kendaraan
Bab VIII Angkutan	Bab VIII Pengemudi
Bab IX Lalu Lintas dan Angkutan	Bab IX Lalu Lintas bagi Penderita Cacat
Bab X Dampak Lingkungan	Bab X Angkutan

Bab XI Penyerahan Urusan	Bab XI Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab XII Penyidikan	Bab XII Dampak Lingkungan
Bab XIII Ketentuan Pidana	Bab XIII Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab XIV Ketentuan Lain-Lain	Bab XIV Kecelakaan Lalu Lintas
Bab XV Ketentuan Peralihan	Bab XV Perlakuan Khusus bagi Penyandang Cacat, Manusia Usia Lanjut, Anak-Anak, Wanita Hamil, dan Orang Sakit
Bab XVI Ketentuan Penutup	Bab XVI Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
	Bab XVII Sumber Daya Manusia
	Bab XVIII Peran Serta Masyarakat
	Bab XIX Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
	Bab XX Ketentuan Pidana

	Bab XXI Ketentuan Peralihan
	Bab XXII Ketentuan Penutup

Jika kita melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Berbeda dengan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

- 1) terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa,
- 2) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan
- 3) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui :

- 1) kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan,
- 2) kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan
- 3) kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di UU Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana UU ini akan berjalan dimasyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penegakannya.

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 :⁷¹

⁷¹ Penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- a. urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab 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.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggungjawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga 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 untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu.

Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas 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 sistem penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi. Walau demikian, pada tataran empirisnya, kecelakaan lalu lintas terus meningkat yang pada gilirannya memunculkan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan.

Kejadian yang tidak terduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.⁷² Kecelakaan lalu lintas tersebut dapat disebabkan

⁷² Pasal 1 angka 24 UU LLAJ

oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, serta ketidaklayakan jalan.⁷³

Kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan menjadi beberapa jenis yaitu :⁷⁴

1. kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.⁷⁵
2. kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.⁷⁶
3. kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.⁷⁷

Bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena suatu kelalaian, bukan karena suatu kesengajaan, sanksi pidananya diatur di dalam Pasal 310 UU LLAJ, sebagai berikut :

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) UU LLAJ, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (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) UU LLAJ, dipidana dengan pidana penjara paling

⁷³ Pasal 229 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU LLAJ”)

⁷⁴ Pasal 229 ayat (1) UU LLAJ

⁷⁵ Pasal 229 ayat (2) UU LLAJ

⁷⁶ Pasal 229 ayat (3) UU LLAJ

⁷⁷ Pasal 229 ayat (4) UU LLAJ

lama 1 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 2.000.000,00 (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) UU LLAJ, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 bulan dan/atau denda paling banyak Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud ayat (3) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Dan bahwa kecelakaan lalu lintas yang dimaksud terjadi karena suatu kesengajaan, sanksi pidananya diatur di dalam Pasal 311 UU LLAJ, sebagai berikut:

1. Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).

3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp 8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
4. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
5. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu perbuatan pelanggaran terhadap perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perbuatan yang berawal dari pelanggaran dapat berakibat merugikan orang lain atau diri sendiri. KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak pidana lalu lintas di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Hal-hal

mengenai tindak pidana lalu lintas terdapat sebanyak 44 Pasal, yang diatur dalam Bab XX. Ketentuan pidana mulai dari Pasal 273 hingga Pasal 317 UU LLAJ.

2.3. Aturan Hukum Kecelakaan Lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia Menurut Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Pengawasan terhadap pelaksanaan program keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi audit, inspeksi, serta pengamatan dan pemantauan. Ketentuan dalam Pasal 205 dan Pasal 207 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan hal tersebut dan menyebutkan untuk diatur dan dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan Presiden Joko Widodo pada tanggal 14 September 2017 di Jakarta. PP 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai

berlaku setelah diundangkan oleh Menkumham Yasonna H. Laoly pada tanggal 15 September 2017 dan ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205.

Penjelasan atas Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditempatkan dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122. Pertimbangan yang menjadi latar belakang penetapan Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk melaksanakan ketentuan Pasal 205 dan Pasal 207 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ruang lingkup dalam Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ).

Pelaksanaan dan pengendalian pelaksanaan RUNK LLAJ yang dilaksanakan terkordinasi dalam wadah forum lalu lintas dan angkutan jalan dengan menggunakan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, kewajiban perusahaan angkutan umum yang terdiri dari sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum dan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.⁷⁸

Pengaturan RUNK LLAJ dimaksudkan agar terdapat dokumen perencanaan yang digunakan sebagai acuan bersama semua pemangku kepentingan agar program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan saling

⁷⁸ Joglo Abang, PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, <https://www.jogloabang.com/teknologi/pp-37-2017-keselamatan-lalu-lintas-angkutan-jalan>. diakses tgl 2 februari 2024, pkl 17.25 WIB.

mengisi dan sinergi. Agar pelaksanaan RUNK LLAJ tersebut dapat dilaksanakan secara terkoordinasi dan memastikan terlaksananya program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka diselenggarakan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang unsurnya terdiri atas pencapaian sasaran dan hasil yang diinginkan yang telah ditetapkan dalam RUNK LLAJ, tindakan langsung untuk mewujudkan keselamatan, serta dukungan fungsi yang dibutuhkan untuk melakukan tindakan langsung dalam upaya pencapaian sasaran.

Program Nasional “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (KLLAJ) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf e, terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan yang meliputi :

- ✓ Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan
- ✓ Pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan
- ✓ Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan
- ✓ Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan, dan
- ✓ Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

Sedangkan pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. Pengawasan lalu lintas meliputi :

- a. Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas dibidang pengaturan lalu lintas.
- b. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas di bidang pengaturan lalu lintas meliputi pengendalian lalu lintas.

- c. Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas dalam bidang pengaturan lalu lintas.
- d. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas.

Dalam rangka mewujudkan kegiatan-kegiatan sebagaimana diutarakan di atas, dilakukan pelaksanaan pengendalian “Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan jalan” (RUNK), dengan cara :

1. Pemenuhan persyaratan layak fungsi jalan :
 - a) Melaksanakan pembangunan jalan sesuai dengan persyaratan keselamatan.
 - b) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan.
 - c) Melakukan uji layak fungsi jalan.
 - d) Melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan.
 - e) Melakukan inspeksi jalan.
 - f) Melakukan audit jalan.
2. Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor :
 - a) Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor
 - b) Penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor
 - c) Penerbitan surat registrasi uji tipe kendaraan bermotor
 - d) Pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor

- e) Pelaksanaan kalibrasi peralatan uji Pelaksanaan sertifikasi kompetensi penguji kendaraan bermotor, dan
 - f) Pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor dan terminal.
3. Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor, yaitu :
- a) Akreditasi satuan penyelenggara administrasi penerbit surat izin mengemudi
 - b) Norma, standar, prosedur, dan kriteria untuk pendidikan dan pelatihan pengemudi
 - c) Sertifikasi kompetensi penguji surat izin mengemudi
 - d) Pengujian surat izin mengemudi
 - e) Penerbitan surat izin mengemudi
 - f) Pencabutan dan pemblokiran surat izin mengemudi.

Secara struktur, UU Nomor 22 Tahun 2009 telah menjelaskan mengenai pihak yang terkait, antara lain adalah sebagai berikut :⁷⁹

1. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
2. Urusan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan.

⁷⁹ <https://bantuanhukum.or.id/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan- raya/>, diakses tgl 2 februari 2024, pkl 17.25 WIB.

3. Urusan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab dibidang industri.
5. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi, dan
6. 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.
7. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tidak hanya cukup siapa yang akan menjalankan apa, tapi juga bagaimana ia harus melakukan dan kapan harus dilaksanakan. Sebagai masyarakat tentunya adalah menjalankan hukum positif dalam hal ini UU Nomor 22 Tahun 2009, namun perlu diterjemahkan lagi bagaimana situasi dan kondisi dilapangan dapat menunjang masyarakat dapat melaksanakannya. Keharusan yang diterjemahkan sebagai kewajiban harus di dukung oleh seberapa besar dan seberapa banyak petunjuk-petunjuk dilapangan.

2.4. Aturan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia menurut Undang-Undang No. 1 tahun 2023

Mengenai hukumnya menetapkan “korban” kecelakaan yang meninggal menjadi tersangka. Terlebih dahulu perlu dipahami bahwa penetapan seseorang menjadi tersangka mengacu pada ketentuan Pasal 1 angka 14 KUHAP bahwa seseorang dapat dijadikan sebagai tersangka atas perbuatan atau keadaannya setelah adanya bukti permulaan.

Berdasarkan Putusan MK No. 21/PUU-XII/2014, dijelaskan bahwa frasa “bukti permulaan” sebagaimana ditentukan di dalam Pasal 1 angka 14 KUHAP di atas bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai bahwa “bukti permulaan” adalah minimal 2 alat bukti sebagaimana termuat dalam Pasal 184 KUHAP.⁸⁰

Adapun, alat bukti yang sah tersebut yaitu adalah keterangan saksi, ahli, surat, petunjuk, dan keterangan terdakwa.⁸¹ Selain itu, dalam pertimbangan MK disebutkan selain ada minimal dua alat bukti juga disertai dengan pemeriksaan calon tersangkanya, kecuali terhadap tindak pidana yang penetapan tersangkanya dimungkinkan dilakukan tanpa kehadirannya (*in absentia*).⁸²

Sepanjang penelusuran kami, KUHAP tidak mengatur secara langsung terkait penetapan tersangka terhadap orang yang telah meninggal. Namun, dalam

⁸⁰ Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*, Edisi Kedua, Cet. 14. Jakarta: Sinar Grafika, 2012, hal.109.

⁸¹ Pasal 184 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana

⁸² Yahya Harahap, *OpCit*, hal.98.

ketentuan Pasal 109 ayat (2) KUHAP dinyatakan secara jelas bahwa penghentian penyidikan hanya dapat didasarkan oleh tiga alasan yaitu :

1. tidak terdapat cukup bukti.
2. peristiwanya bukan merupakan tindak pidana, atau
3. demi hukum

Menurut M. Yahya Harahap dalam bukunya Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan Edisi Kedua, alasan terhapusnya hak untuk menuntut dengan penghentian penyidikan dapat dilakukan atas dasar alasan demi hukum. Penghentian proses penyidikan yang didasarkan pada alasan demi hukum tersebut dapat disamakan dengan alasan penghapusan penuntutan atau alasan hapusnya hak untuk menuntut.⁸³

Alasan penghapusan penuntutan termuat di dalam Pasal 77 KUHP yang masih berlaku pada saat artikel ini diterbitkan atau Pasal 132 ayat (1) UU 1/2023 yang berlaku tiga tahun sejak tanggal diundangkan⁸⁴ yaitu tahun 2026, sebagai berikut:

Pasal 77 KUHP	Pasal 132 ayat (1) UU 1/2023
Kewenangan menuntut pidana hapus jika tertuduh meninggal dunia.	Kewenangan penuntutan dinyatakan gugur jika: <ol style="list-style-type: none"> a. ada putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap terhadap setiap orang atas perkara yang sama

⁸³ *Ibid*, hal.152-153.

⁸⁴ Pasal 624 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

	<p>b. tersangka atau terdakwa meninggal dunia, kedaluwarsa</p> <p>c. maksimum pidana denda dibayar dengan sukarela bagi tindak pidana yang hanya diancam dengan pidana denda paling banyak kategori II</p> <p>d. maksimum pidana denda kategori IV dibayar dengan sukarela bagi tindak pidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau pidana denda paling banyak kategori III</p> <p>e. ditariknya pengaduan bagi tindak pidana aduan</p> <p>f. telah ada penyelesaian di luar proses peradilan sebagaimana diatur dalam undang-undang, atau</p> <p>g. diberikannya amnesti atau abolisi.</p>
--	---

2.5. Aturan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia secara *Restorative Justice*

Hukum adat bisa menyelesaikan konflik yang muncul di masyarakat dan memberikan kepuasan pada pihak yang berkonflik. Munculnya ide *restorative justice* sebagai kritik atas penerapan sistem peradilan pidana dengan pemenjaraan yang dianggap tidak efektif menyelesaikan konflik sosial. Penyebabnya, pihak yang terlibat dalam konflik tersebut tidak dilibatkan dalam penyelesaian konflik. Kemanusiaan dan keadilan menjadi tujuan dari segalanya dalam kita berkehidupan hukum. Maka kalimat “hukum untuk manusia” bermakna juga “hukum untuk keadilan”. Ini berarti, bahwa kemanusiaan dan keadilan ada di atas hukum. Intinya adalah penekanan pada penegakan hukum berkeadilan yang di Indonesia yaitu terciptanya kesejahteraan masyarakat atau yang sering disebut dengan “masyarakat yang adil dan makmur”.⁸⁵

Pengertian keadilan *restorative* diatur dalam masing-masing peraturan pelaksana seperti yang tertuang didalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan *restorative* pasal 1 angka 3 yang bunyinya “ Keadilan *restorative* adalah penyelesaian tindak pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku, keluarga korban, tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh adat atau pemangku kepentingan untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil melalui perdamaian dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula. Perkara kecelakaan lalu lintas diproses dengan acara peradilan pidana

⁸⁵ Rudi Rizky, *Refleksi Dinamika Hukum (Rangkaian Pemikiran dalam Dekade Terakhir)*, (Jakarta: Perum Percetakan Negara Indonesia, 2008), hal. 4.

sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana disebutkan dalam pasal 230 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan namun fakta hukumnya terjadi ambiguitas dalam penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas dimana penyelesaiannya ada yang diselesaikan melalui proses peradilan dan ada yang diselesaikan tanpa melalui proses hukum dengan didasarkan pada perdamaian.

2.5.1. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No 8 Tahun 2021 mengenai Penanganan Tindak Pidana berdasarkan keadilan *Restorative Justice*

Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah aparat penegak hukum sebagai garda terdepan untuk mewujudkan ketertiban dan keadilan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Penegakan hukum yang dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia yang berkeadilan tentunya tidak dapat dilepaskan dari pembahasan mengenai keadilan sebagai cita hukum yang harus dijadikan arah dan pedoman dalam penegakan hukum itu sendiri. Keadilan sebagai nilai yang paling utama, bahkan menyebut keadilan sebagai nilai yang paling sempurna atau lengkap. Alasannya, keadilan dasarnya terarah baik pada diri sendiri maupun pada orang lain. Karena itu, hukum yang adil bagi Aristoteles berarti hukum harus memihak pada kepentingan semua orang. Hukum harus membela kepentingan atau kebaikan bersama (*common good*).

Restorative Justice dalam penuntasan perkara pidana seperti kecelakaan lalu lintas yang korban meninggal dunia ditata dalam Peraturan

Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021, Tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif (selanjutnya disebut dengan Perpol No 8 Tahun 2021). Sebelum berlakunya Perpol No 8 Tahun 2021, kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas penyelesaiannya diatur berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Menurut ketentuan Pasal 4 Perpol Nomor 8 Tahun 2021, diatur tentang persyaratan perkara pidana berdasarkan keadilan *restorative* diselesaikan, yang terdiri dari persyaratan materiil dan formil.⁸⁶

Tidak semua kasus pidana bisa dituntaskan di luar persidangan, contohnya perkara kecelakaan lalu lintas. Akibat yang timbul dalam kasus kecelakaan lalu lintas adalah adanya sedikit kerugian atau sifatnya ringan dan tidak sampai menghilangkan nyawa seseorang dapat diselesaikan dengan cara *restorative justice*, kecuali pada kasus kecelakaan yang berat atau bahkan sampai mengakibatkan kehilangan nyawa seseorang, maka pelaku wajib mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui proses peradilan.⁸⁷ Namun demikian, walaupun di dalam Perpol Nomor 8 Tahun 2021 ditegaskan bahwa terhadap kasus kecelakaan lalu lintas yang korbannya luka parah atau meninggal dunia tidak bisa dituntaskan di luar peradilan melalui *restorative justice*, namun ketentuan yang sifatnya melarang (larangan) tersebut belum sepenuhnya diterapkan dengan berbagai kemungkinan alasan-alasan tertentu.⁸⁸

⁸⁶ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press, 2020.

⁸⁷ Mohammad, T. 2019. "The Global Three: A Malaysian Lens on the Challenges and Opportunities Facing Restorative Justice Planning and Implementation." *Evaluation and Program Planning* 72: 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.evalprogplan.2>

⁸⁸ Satria, Hariman. 2018. "Restorative Justice : Paradigma Baru Peradilan Pidana."

Sengaja melanggar, tidak memahami aturan yang berlaku, atau mengabaikan atau berpura-pura tidak tau dapat menimbulkan pelanggaran. Selain itu, manusia yang diposisikan sebagai pengguna jalan raya bisa mengendarai kendaraan dengan salah atau bahkan ugal-ugalan, dan mudah terpancing atau terperangkap oleh ulah pengguna jalan lainnya sehingga terjadi kecelakaan. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor manusia sebagai pengendara sangat penting dalam penyebab kecelakaan.

Peraturan kepolisian Republik Indonesia No 8 Tahun 2021 mengenai Penanganan Tindak Pidana berdasarkan keadilan *Restorative Justice* membantu penyidik Polri menjalankan penyelidikan dan penyidikan, termasuk memberikan perlindungan hukum. Pastikan semua persyaratan dan materil terpenuhi selama proses *restorative Justice* untuk menyelesaikan perkara kecelakaan lalu lintas.⁸⁹

Iptu Robertus Gultom selaku Kepala Unit Penegakan Hukum Satuan Lalu Lintas Polresta Deli serdang menyebutkan bahwa pelaksanaan *Restorative Justice* dilakukan dengan melengkapi surat perjanjian antara keluarga korban dan pelaku. Bentuk kesepakatan tersebut berupa pernyataan tertulis diatas materai yang disetujui oleh korban maupun pelaku dan diberikan oleh Kepala Unit Satuan Lalu Lintas Polresta Deli Serdang Iptu Robertus Gultom.

⁸⁹ Kurnia, Prayogo. 2015. "Penegakan Hukum Melalui Restorative Justice Yang Ideal Sebagai Upaya Perlindungan Saksi Dan Korban." *Gema* XXVII (49): 1498. <https://doi.org/https://media.neliti.com/media/publications/23105-ID-reformasi-kebijakan-sertifikasi-halal-majelis-ulama-indonesia-mui-sebagai-bentu.pdf>.

BAB III

PENERAPAN KEBIJAKAN KRIMINAL MELALUI *RESTORATIVE JUSTICE* TERHADAP PERKARA KECELAKAN LALU LINTAS YANG MENYEBABKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA

3.1. Kecelakaan lalu lintas dengan kesengajaan dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengalami perubahan yang sangat besar di bidang lalu lintas. Dalam undang-undang tersebut terdapat perubahan yang sangat besar yaitu dengan adanya jenis tindak pidana kejahatan dimana dalam undang-undang yang sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum ada jenis tindak pidana kejahatan. Pasal yang menyebut dengan jelas adanya jenis tindak pidana kejahatan yaitu terdapat dalam Pasal 316 ayat (2) yang menyatakan sebagai berikut : Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan.

Dengan adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendapat tanggapan jenis tindak pidana kejahatan dalam undang-undang lalu lintas merupakan sebuah kebijakan yang tepat. Dikatakan sudah tepat karena dalam undang-undang sebelumnya hanya terdapat jenis tindak pidana pelanggaran, dimana penanganan terhadap pelaku tindak

pidana dalam bidang lalu lintas kurang mencerminkan keadilan bagi korban. Terdapat beberapa perkara yang dalam prosesnya tidak dilanjutkan ke pengadilan karena kedua belah pihak yaitu pelaku dan korban sudah melakukan perdamaian di luar proses peradilan pidana. Tidak berlanjutnya perkara tersebut menurutnya, karena kepolisian mempunyai sebuah kewenangan yang disebut dengan diskresi, dan lebih lanjut menurutnya pengenaan sanksi pada undang-undang sebelumnya hanya berupa tilang.⁹⁰

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia digolongkan sebagai tindak pidana kejahatan. Pasal 310 dan Pasal 311 merupakan pasal yang berisi ketentuan baru yang belum ada di undang-undang sebelumnya, dan untuk pasal Pasal 312 sudah pernah ada pada undang-undang sebelumnya yaitu terdapat dalam Pasal 63 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetapi merupakan golongan tindak pidana pelanggaran dan sanksinya pun masih ringan. Dengan adanya Pasal 312 yang berbunyi :

“ setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara 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 Rp.75.000.000,. (tujuh puluh lima juta rupiah)”.

⁹⁰ Hasil wawancara dengan Iptu Robertus Gultom, Kanit Gakkum Polresta Deli Serdang, pada Tgl 25 Januari 2024.

Pada Pasal 311 yang dilakukan dengan sengaja sehingga Pasal 311 digolongkan sebagai tindak pidana kejahatan sudah tepat. Maka tujuan kebijakan kriminal sudah tepat karena membahayakan nyawa orang lain.

3.2 . Kebijakan Kriminal dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pengertian kebijakan kriminal atau politik kriminal (*criminal policy*) merupakan usaha rasional dan terorganisasi dari suatu masyarakat untuk menanggulangi kejahatan.⁹¹ Dimana difenisi ini diambil dari Marc Ancel yang merumuskan sebagai “*the rational organization of the control of crime by society*”.⁹² Sedangkan G. Peter Hoefnagels mengemukakan bahwa “*criminal policy is the rational organization of the social reactions to crime*”.⁹³

Kebijakan kriminal adalah suatu usaha yang rasional untuk menanggulangi kejahatan dalam masyarakat. Kebijakan kriminal dalam suatu proses pembuatan peraturan perundang-undangan pada hakekatnya untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat guna menanggulangi kejahatan, yang mencakup kegiatan pembentukan undang-undang pidana, aktivitas dari kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan, disamping usaha-usaha yang tidak menggunakan hukum pidana.

Selanjutnya juga G. Peter Hoefnagels mengemukakan beberapa definisi mengenai kebijakan kriminal antara lain:⁹⁴

1. *Criminal Policy is the science of response* (kebijakan kriminal adalah ilmu tentang reaksi dalam menghadapi kejahatan).

⁹¹ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Penerbit: Alumni, Bandung, 1981, hal. 38.

⁹² Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Penerbit: PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, hal. 2.

⁹³ G. Peter Hoefnagels, *The Other Slide of Criminology (An Inversion of the Concept of Crime)*, Penerbit: Kluwer-Deventer, Holland, 1969, hal. 57.

⁹⁴ *Ibid*, hal. 57-59

2. *Criminal policy is the science of prevention* (kebijakan kriminal adalah ilmu untuk menanggulangi kejahatan).
3. *Criminal policy is a the science of designating human behavior as crime* (Kebijakan kriminal adalah kebijakan untuk merancang tingkah laku manusia sebagai kejahatan).
4. *Criminal policy is a rational total of response to crime* (kebijakan kriminal adalah satu reaksi terhadap kejahatan yang rasional)

Dengan demikian politik kriminal disamping dapat dilakukan secara refresif melalui upaya *non penal/criminal law application*, dapat pula melalui sarana *non penal/prevention without punishment*. Kebijakan kriminal itu sendiri mencakup kebijakan penal (hukum pidana) yaitu penerapan hukum pidana (*criminal law application*) dan kebijakan non penal (bukan hukum pidana). Secara teoritis, upaya penanggulangan kejahatan menurut G.P. Hoefnagels, yaitu :⁹⁵

1. Penerapan hukum pidana (*criminal law application*)
2. Pencegahan tanpa pidana (*prevention without punishment*)
3. Mempengaruhi pandangan masyarakat tentang kejahatan dan Pidanaaan melalui media masa (*influencing views of society on crimeand punishment / mass media*).

Upaya-upaya tersebut dalam butir (2) dan (3) dapat dimasukkan dalam kelompok upaya non penal. Sedangkan pendekatan (1) bilamana ditempuh, maka ini berarti bahwa penanggulangan suatu kejahatan dilakukan dengan menggunakan hukum pidana (*penal policy/ criminal law policy/*

⁹⁵ Barda Nawawi Arif, *Op.Cit*, hal. 40.

strafrechtspolitiiek), artinya hukum pidana difungsikan sebagai sarana pengendali sosial yaitu sanksinya yang berupa pidana untuk dijadikan sarana menanggulangi kejahatan dengan demikian dapat diharapkan norma-norma dalam kebijakan sosial dapat ditegakkan dengan sanksi yang dimiliki dalam hukum pidana.

Mengingat upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur non penal lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab kejahatan. Faktor-faktor kondusif itu antara lain kondisi-kondisi sosial yang secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan atau menumbuhkan suburkan kejahatan.⁹⁶

Pembuatan kebijakan kriminal yang rasional terdiri dari beberapa tahap yang mencakup tahap formulasi oleh badan pembentuk undang-undang, dalam tahap ini pembuat undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang (kebijakan legislatif). Tahap aplikasi oleh aparat-aparat penegak hukum pidana dari kepolisian sebagai penyidik dan penyelidik, kejaksaan sebagai penuntut, dan sampai pengadilan sebagai aparat yang mengadili, dalam tahap ini aparat penegak hukum bertugas menegakkan serta menerapkan peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembuat undang-undang (kebijakan yudikatif). Dan yang terakhir adalah tahap eksekusi oleh aparat pelaksana pidana, dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembuat undang-undang melalui penerapan pidana

⁹⁶ Barda Nawawi Arif, *Loc. Cit.*

yang telah ditetapkan dalam putusan pengadilan (kebijakan eksekutif atau administratif).

Upaya penanggulangan kejahatan atau kebijakan kriminal dapat dilakukan dengan sarana penal (hukum pidana) dan sarana non-penal (bukan atau di luar hukum pidana), dan dua sarana tersebut harus saling terpadu dan harmonisasi sehingga kejahatan dapat tertanggulangi. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dua sarana tersebut sudah tercermin dalam setiap pasal-pasalny.

Sarana penal adalah upaya penanggulangan kejahatan yang lebih menitikberatkan pada sifat *repressive* yaitu penindasan atau pemberantasan atau penumpasan.⁹⁷ Sarana penal ini dapat terlihat dengan adanya sanksi pidana dalam suatu peraturan perundang-undangan. Sarana penal yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat dalam Bab XX tentang Ketentuan Pidana. Dalam bab ini dinyatakan dengan jelas sanksi-sanksi yang dikenakan bagi pelanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jenis-jenis sanksi dinyatakan dalam setiap pasal dan terdapat pasal tersendiri yang secara jelas menyatakan jenis-jenis sanksi tersebut yaitu Pasal 314 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyatakan : Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

⁹⁷ Arief, Barda Nawawi, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, PT. Citra Aditya Bakti. Bandung, 2002, hal.42.

Sarana non penal adalah upaya penanggulangan kejahatan yang lebih menitikberatkan pada sifat preventive yaitu pencegahan atau penangkalan atau pengendalian sebelum kejahatan terjadi, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Faktor-faktor kondusif itu antara lain berpusat pada masalah-masalah atau kondisi-kondisi sosial yang secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan atau menumbuhkan kejahatan.⁹⁸ Dengan demikian, maka upaya-upaya non penal menduduki posisi kunci dan strategis dari keseluruhan upaya politik atau kebijakan kriminal.

Dalam hal penanggulangan terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas telah banyak diatur di dalam Undang-undang. Tetapi penanggulangan terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam mewujudkan pemulihan (*restorative*) secara hakiki yang melindungi hak asasi manusia tidak secara ekspilisit di atur lengkap oleh Undang-undang tersebut. Kondisi hukum positif di bidang pidana di Indonesia seperti ini tentu tidak apat dibiarkan atau menunggu sampai adanya perubahan hukum yang memungkinkan diterapkannya *restorative justice*. Artinya, secara praktis tidak dapat mengandalkan pada keberadaan hukum positif terlebih dahulu yang memberi dasar legitimasi penerapan konsep *restorative justice* dalam praktik penanggulangan kejahatan di Indonesia, terlebih ketika perubahan hukum acara pidana atau hukum pidana pada umumnya bukan menjadi prioritas legislasi.⁹⁹

⁹⁸ *Ibid*

⁹⁹ Isac., Jayenov, M.D., Zulyadi, R. & Ramadhan, M.C. (2023). Penerapan Restorative Justice Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Putusan Nomor 7/Pid.Sus-Anak/2020/Pn Pnj), *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*. 5 (2).

Aturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat dan meninggal dunia diatur pada Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 106 ayat (2), Pasal 229, Pasal 310 ayat 1 sampai 4 dan Pasal 312 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam pembahasan penulisan ini Kebijakan kriminal dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat dan meninggal dunia di Sat Lantas Polresta Deli Serdang dilakukan secara non Penal, Namun dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat dan meninggal dunia diupayakan dulu non penal yaitu perdamaian, antara pihak pelaku dan korban maupun keluarga korban.

Upaya hukum Non Penal yaitu : Upaya preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang dalam bentuk konkritnya berupa kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan tempat-tempat rawan terjadi kecelakaan, patroli dan pengawalan. Dalam proses mediasi, Polisi berperan sebagai mediator antara pelaku dengan korban/anggota keluarga korban. Mediator menyediakan formulir pernyataan kepada korban/wakilnya untuk tidak melakukan upaya penuntutan perkara karena segala sesuatu yang disepakati dalam formulir tersebut telah dipenuhi. Kesepakatan antara lain mengenai, uang ganti rugi/santunan korban, uang untuk proses pemakaman, selamatan dan sebagainya.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Hasil wawancara dengan Iptu Robertus Gultom, Kanit Gakkum Polresta Deli Serdang, pada Tgl 25 Januari 2024.

Disaksikan oleh mediator (Polisi) sebagai pihak ke tiga, formulir pernyataan tersebut menjadi dasar mediator untuk menerbitkan SPPP. Tempat dilaksanakannya perdamaian dalam hukum pidana ini secara diam-diam sebenarnya sering diterapkan oleh anggota masyarakat, terutama dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas. Dalam Perdamaian itu biasanya diikuti dengan pembayaran sejumlah uang oleh pihak penabrak kepada korban sebagai penggantian biaya pengobatan, dengan kesepakatan ini, pihak korban telah merasa adil sementara pihak pelaku sendiri dengan tulus ikhlas membayarkan sejumlah uang.

Secara formal tidak ada ketentuan pengecualian, semua kasus pidana harus diselesaikan lewat proses peradilan, tidak peduli apakah si penabrak itu telah membayar sejumlah uang kepada korban atau tidak. Munculnya ide *restorative justice* melalui mediasi penal diakibatkan atas dasar sistem peradilan pidana dengan pemenjaraan yang dianggap tidak efektif menyelesaikan konflik sosial.

Bukan berarti pidana penjara ditiadakan sebagai akibat adanya konsep *restorative justice*, dalam perkara-perkara tertentu yang berkaitan dengan hilangnya nyawa seseorang, maka pidana penjara masih dapat dipergunakan. Meskipun akan dinyatakan secara berbeda dalam budaya yang berbeda, pendekatan *restorative justice* ini sangat umum bagi sebagian besar masyarakat tradisional.

Proses penyelesaian dengan menggunakan *restorative justice* yang diterapkan dengan alasan diskresi pada kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas berat dengan korban luka berat dan meninggal dunia tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 310 UU LLAJ dimana delik kecelakaan lalu lintas merupakan

delik biasa bukan delik aduan. Dan tidak ada satu aturan pun dalam UU LLAJ yang memberikan peluang kepada aparat penegak hukum untuk mengupayakan perdamaian. Karena pada hukum positif Indonesia, meskipun terdakwa telah memberikan uang duka kepada keluarga korban (damai) ternyata tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 235 UU LLAJ.

Adapun proses penyelesaian dengan menggunakan *restorative justice* yang diberikan berupa bersedia bertanggung jawab untuk memulihkan kerugian yang dialami korban atau keluarga korban, pertanggungjawaban tersebut dapat berupa memberikan biaya pengobatan, uang santunan kepada keluarga korban dan meringankan beban keluarga korban yaitu dengan cara membiayai kebutuhan keluarga korban yang dianggap perlu.

3.3. Penerapan *Restorative Justice* berdasarkan Peraturan Kepolisian No 8 Tahun 2021 mengenai Penanganan Tindak Pidana berdasarkan keadilan *Restorative Justice*.

Penerapan *restorative justice* dalam penyelesaian perkara pidana pada tingkat penyidikan (Kepolisian), didasari atas kewenangan diskresi yang dimiliki oleh Kepolisian. Penjelasan Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia disebutkan bahwa yang dimaksud dengan “bertindak menurut penilaiannya sendiri” adalah suatu tindakan yang dapat dilakukan oleh anggota Polri yang dalam bertindak harus mempertimbangkan manfaat serta resiko dari tindakannya dan betul-betul untuk

kepentingan umum. Secara umum, kewenangan ini dikenal sebagai “Diskresi Kepolisian” yang keabsahannya didasarkan pada pertimbangan keperluannya untuk pelaksanaan tugas dan kewajiban.

Pasal 1 angka 3 Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, “Keadilan Restoratif adalah penyelesaian tindak pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga korban, tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh adat atau pemangku kepentingan untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil melalui perdamaian dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula”.

Dalam Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan Restoratif memuat terkait konsep baru dalam penegakan hukum pidana yang mengakomodir norma dan nilai yang berlaku dalam masyarakat sebagai solusi sekaligus memberikan kepastian hukum terutama kemanfaatan dan rasa keadilan masyarakat, guna menjawab perkembangan kebutuhan hukum masyarakat yang memenuhi rasa keadilan semua pihak, yang merupakan wujud kewenangan Polri sesuai dengan Pasal 16 dan Pasal 18 Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berdasarkan pada Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021, Tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan meninggal dunia, seharusnya tidak boleh dilaksanakan secara *Restorative Justice*

karena berkaitan dengan hilangnya nyawa seseorang yang tidak memenuhi syarat materiil, sedangkan penerapan *Restorative Justice* harus memenuhi dua syarat sebagai berikut:¹⁰¹

1. Syarat Materiil

- a. Tidak memunculkan rasa cemas dan atau penolakan dari masyarakat.
- b. Tidak menimbulkan pertikaian sosial.
- c. Tidak ditemukan adanya potensi memisahkan bangsa.
- d. Tidak bersifat radikalisme dan separatisme.
- e. Berdasarkan keputusan pengadilan, pelaku tidak lagi melakukan tindak pidana, dan
- f. tidak merupakan pelanggaran terorisme, korupsi, keamanan negara, dan nyawa orang.

2. Syarat Formil

- a. Kedua belah pihak berdamai.
- b. Terpenuhinya beberapa hak korban dan kewajiban korban.

Meskipun syarat formil terpenuhi, namun syarat materiil tidak maka *Restorative Justice* tidak dapat diterapkan karena keduanya merupakan kesatuan yang menjadi syarat untuk dilakukannya penyelesaian kasus pidana diluar pengadilan atau melalui *Restorative Justice* .¹⁰²

¹⁰¹ Purnami, Luh Made Indryani. 2021. "Penghentian Penyidikan Perkara Pidana Melalui Restorative Justice Ditinjau Dari Peraturan Kepolisian Nomor 8 Tahun 2021." Jurnal Kertha Desa 11.

¹⁰² Ariefianto, Yuniar. 2017. "Penerapan Restoratif Justice Dalam Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas." *Angewandte Chemie International Edition* 6 (11): 951–52.

BAB V

PENUTUP

Kesimpulan

1. Aturan hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia secara umum diatur pada pasal 359 KUHP dan Pasal 360 KUHP. Namun KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak pidana lalu lintas di atur dalam Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan adanya asas *Lex specialis derogat legi generali* yang berarti bahwa asas penafsiran hukum yang menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum.
2. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Lau Lintas Angkutan Jalan dan keadilan restoratif bukan mekanisme yang diatur dalam undang-undang tersebut. Namun jika dalam kecelakaan lalu lintas tersebut menimbulkan korban jiwa, tetap dapat dilakukan upaya *restorative justice*, hal ini sejalan dengan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, terlepas dari kualifikasi atau jenis kecelakaan lalu lintas.
3. Adapun kendala yang dihadapi dalam penerapan kebijakan kriminal terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia adalah mulai dari substansi hukum, aparat penegak

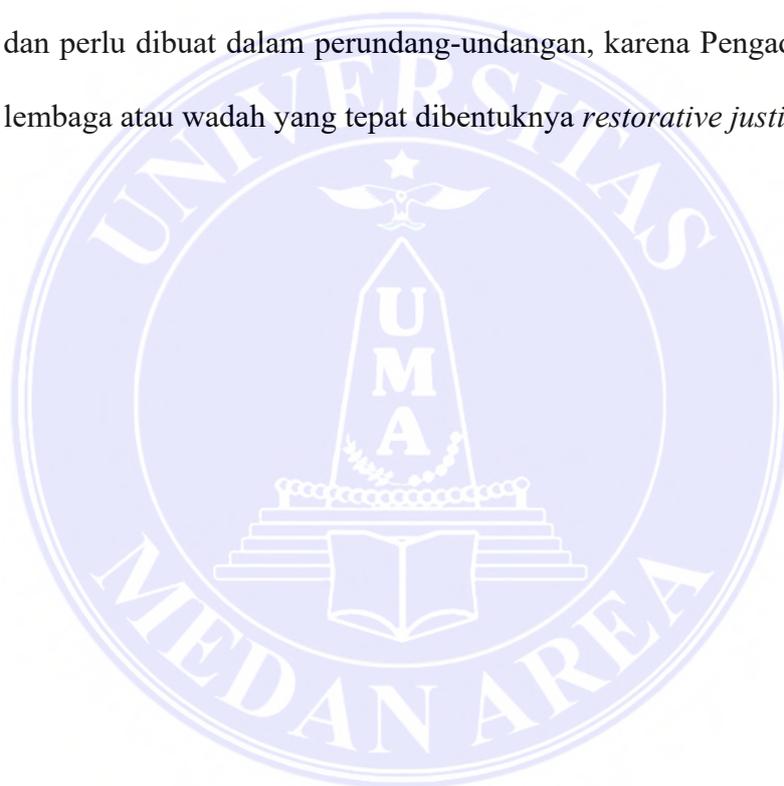
hukum atau penyidik laka lantas, masyarakat, korban, pelaku, *stakeholder* atau instansi terkait, media sosial dan budaya hukum. Adapun upaya yang dilakukan dalam mengatasi kendala pada penerapan kebijakan kriminal yang mengakibatkan korban meninggal dunia adalah dengan upaya preventif yaitu yang dilakukan untuk mencegah timbulnya kejahatan pertama kali seperti penjagaan polisi di pos-pos polisi yang lokasinya rawan terjadi kecelakaan, melakukan patroli jalan raya dan melakukan upaya represif yaitu upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, dalam hal ini penanggulangan yang dilakukan adalah melalui *Restorative Justice*.

Saran

1. Perlu dilakukannya formulasi kebijakan terhadap penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 yang ke depan perlu memuat konsep keadilan restoratif sebagai upaya penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia.
2. Dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas diperlukan kesadaran seluruh masyarakat pengguna jalan raya agar tidak melakukan pelanggaran lalu lintas guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dan kepada masyarakat yang mengetahui tentang terjadinya kecelakaan lalu lintas, supaya dapat melaporkan kepada pihak yang berwajib serta jangan takut untuk memberikan kesaksian

kepada pihak kepolisian guna untuk kepentingan penyidikan yang dilakukan oleh Satuan lalu lintas Polresta Deli Serdang.

3. Perlu adanya lembaga khusus untuk melembagakan *restorative justice*. Meskipun dalam penyelesaiannya kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia terdapat penerapan *restorative justice*, tetapi wadah untuk melembagakan *restorative justice* belum ada dan perlu dibuat dalam perundang-undangan, karena Pengadilan bukanlah lembaga atau wadah yang tepat dibentuknya *restorative justice*.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

Achmad Ali, 2002, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta.

_____, Muslim, M. dkk, 2002, "Good governance dan Penguatan Institusi, Daerah". Jakarta : Masyarakat Transparansi Indonesia.

_____, 2011, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.

Adami Chazawi, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.

Ali, Y, 2008, *Dasar-dasar ilmu hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hal 78.

Arief, Barda Nawawi, 2002, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, PT. Citra Aditya Bakti. Bandung.

Bambang Sunggono, 2011, *Metdologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Barda Nawawi Arief, 1996, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Penerbit: PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

_____, 2017, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta.

Bernard L Tanya dkk, 2013, *Teori Hukum: Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publising, Yogyakarta.

Darmodiharjo, D. & Shidarta, 2008, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Dominikus Rato, 2010, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta.

Fuady, Munir, 2003, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Buku Kedua, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

G. Peter Hoefnagels, 1969, *The Other Side of Criminology (An Inversion of the Concept of Crime)*, Penerbit: Kluwer-Deventer, Holland.

H.S. Djajoesman, 1976, *Polisi dan Lalu lintas*, Bandung.

Ilham Gunawan, 2008, *Penegak Hukum Dan Penegakan Hukum*, Angkasa, Bandung.

Jhony Ibrahim, 2008, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum, Normatif*, Bayumedia, Surabaya.

John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University press, 1973, yang sudah diterjemahkan dalam bahasa indonesia oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, 2006, *Teori Keadilan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Lawrence M. Friedman diterjemahkan oleh Wishnu Basuki, 2001, *Hukum Amerika Sebuah Pengantar*, Tatanusa, Jakarta.

Lawrence M. Friedman, 2011, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, Bandung Nusa Media, diterjemahkan dari buku Friedman, Lawrence M, 1984, *American Law: An Introduction*, New York: W.W. Norton and Co.

M. Solly Lubis, 2014, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, CV Mandar Maju, Bandung.

Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press.

Muhammad Erwin, 2012, *Filsafat Hukum*, Raja Grafindo, Jakarta.

Munir Fuady, 2013, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Prenada Group, Jakarta.

Muslan Abdurrahman, 2009, *Sosiologi Dan Metode Penelitian Hukum*, UMM Press, Malang.

Peter Mahmaud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta.

R. Soesilo, 1978, *Kriminologi (Pengetahuan Tentang Sebab-sebab Kejahatan)*, Bogor: Politeia.

_____, 2014, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) serta KomentarKomentarnya Lengkap Pasal demi Pasal*, Politeia, Bogor.

- Rahardjo, Satjipto, 2012, *Ilmu Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Rudi Rizky, 2008, *Refleksi Dinamika Hukum (Rangkaian Pemikiran dalam Dekade Terakhir)*, (Jakarta: Perum Percetakan Negara Indonesia)
- S H Moeljatno, 2002, “*Asas-Asas Hukum Pidana*,” Rineka Cipta, Jakarta.
- Sadjipto Rahardjo, 2012, *Ilmu Hukum, Editor Awaludin Marwan*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Sambas, Leonarda, 2016, *Teori-Teori Hukum Klasik dan Kontemporer*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sidharta Arief, 2007, Meuwissen, *Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*, PT Refika Aditama, Bandung.
- Soerjono Soekanto (II), 2008, *Sosiologi Suatu Pengantar* , Raja Grafindo Persada , Jakarta.
- _____ dan Sri Marmudji, 2011, *Penulisan Hukum Normatif*, PT.Rajawali Pers, Jakarta.
- _____ (1) , 2012, *Pokok - Pokok Sosiologi Hukum* , Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- _____ , 2011, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- Sudarto, 1981, *Hukum dan Hukum Pidana*, Penerbit: Alumni,Bandung.
- Sudikno Mertokusumo, 2005, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Liberty, Yogyakarta.
- Teguh Prasetyo, 2015, *Keadilan Bermartabat*, Nusa Media, Bandung.
- Wirjono Prodjodikoro, 2013, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung.
- Yahya Harahap, 2012, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*, Edisi Kedua, Cet. 14. Jakarta: Sinar Grafika.
- Yovita A. Mangesti & Bernard L. Tanya, 2014, *Moralitas Hukum*, Yogyakarta: Genta Publishing.

UNDANG – UNDANG :

KUHP

KUHAP

Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI.

Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2004 Tentang Komisi kebenaran dan Rekonsiliasi.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang No.1 Tahun 2023 (KUHP Terbaru)

Peraturan Pemerintah No.79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Kepolisian No 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan Restoratif (*Restorative Justice*)

JURNAL :

Ariefianto, Yuniar. 2017. *“Penerapan Restoratif Justice Dalam Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas”* Angewandte Chemie International Edition 6 (11): 951–52.

Hariman Satria, *Restorative Justice: Paradigma Baru Peradilan Pidana*, Jurnal Media Hukum, Vol. 25 No. 1 Tahun 2018.

Isac., Jayenov, M.D., Zulyadi, R. & Ramadhan, M.C., (2023), *Penerapan Restorative Justice Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Putusan Nomor 7/Pid.Sus-Anak/2020/Pn Pnj)*, Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS). 5 (2).

Purnami, Luh Made Indryani. 2021. *“Penghentian Penyidikan Perkara Pidana Melalui Restorative Justice Ditinjau Dari Peraturan Kepolisian Nomor 8 Tahun 2021”* Jurnal Kertha Desa 11.

LAINNYA :

Ahmad zaenal fanani, *Berpikir Falsafati Dalam Putusan Hakim*, Artikel ini pernah dimuat di Varia Peradilan No.304 Maret 2011.

Data kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polresta Deli Serdang dari tahun 2019 sampai dengan tahun 2022.

Hasil wawancara dengan Iptu Robertus Gultom, Kanit Gakkum Polresta Deli Serdang.

LBH Perjuangan, *Penegakan Hukum Yang Menjamin Keadilan*, Kepastian Hukum Dan Kemanfaatan (Studi Kasus: Kasus Mbah Minah), <http://lbhperjuangan.blogspot.com/2010/10/penegakan-hukum-yang-menjamin-keadilan.html>, Diakses pada tanggal 30 April 2023.

Moh. Mahfud MD, *Penegakan Hukum Dan Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik*, Bahan pada Acara Seminar Nasional “Saatnya Hati Nurani Bicara” yang diselenggarakan oleh DPP Partai HANURA. Mahkamah Konstitusi Jakarta, 8 Januari 2009.

<https://bantuanhukum.or.id/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-royal/>.

<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-sumseljambibabel/baca-artikel/14057/Perbedaan-Perkara-Perdata-dengan-Perkara-Pidana.html>.

https://www.google.com/search?q=kebijakan+kriminal+adalah&client=firefox-b-d&ei=PjFuZI7eGtWUseMPtsq5wAw&oq=kebijakan+krimin&gs_lcp,

<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-sumseljambibabel/baca-artikel/14057/Perbedaan-Perkara-Perdata-dengan-Perkara-Pidana.html>,

https://www.google.com/search?q=kebijakan+kriminal+adalah&client=firefox-b-d&ei=PjFuZI7eGtWUseMPtsq5wAw&oq=kebijakan+krimin&gs_lcp.

<http://lbhperjuangan.blogspot.com/2010/10/penegakan-hukum-yang-menjamin-keadilan.html>

Joglo Abang, PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, <https://www.jogloabang.com/teknologi/pp-37-2017-keselamatan-lalu-lintas-angkutan-jalan>.

Kurnia, Prayogo. 2015. “Penegakan Hukum Melalui Restorative Justice Yang Ideal Sebagai Upaya Perlindungan Saksi Dan Korban.” *Gema XXVII* (49): 1498. <https://doi.org/https://media.neliti.com/media/publications/23105-ID->

reformasi- kebijakan-sertifikasi-halal-majelis-ulama-indonesia-mui-sebagai-bentu.pdf.

Mohammad, T. 2019. “*The Global Three: A Malaysian Lens on the Challenges and Opportunities Facing Restorative Justice Planning and Implementation.*” *Evaluation and Program Planning* 72: 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.evalprogplan.2>

