

**ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA
LALU LINTAS SECARA NONPENAL DALAM PERSPEKTIF
HUKUM PROGRESIF (STUDI PENELITIAN DI KEPOLISIAN
RESOR KOTA PATI)**

TESIS



Oleh:

MOCH SATRIA DERMAWAN

NIM : 20302400194

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA
LALU LINTAS SECARA NONPENAL DALAM PERSPEKTIF
HUKUM PROGRESIF (STUDI PENELITIAN DI KEPOLISIAN
RESOR KOTA PATI)**

TESIS

**Diajukan untuk penyusunan Tesis
Program Studi Ilmu Hukum**

Oleh:

MOCH SATRIA DERMAWAN

NIM : 20302400194

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA
LALU LINTAS SECARA NONPENAL DALAM PERSPEKTIF
HUKUM PROGRESIF (STUDI PENELITIAN DI KEPOLISIAN
RESOR KOTA PATI)**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **MOCH SATRIA DERMAWAN**
NIM : 20302400194
Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I
Tanggal,


Prof. Dr. Eko Soponyono, S.H., M.H.
NIDN. 88-8372-0016

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN. 06-2004-6701

**ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA
LALU LINTAS SECARA NONPENAL DALAM PERSPEKTIF
HUKUM PROGRESIF (STUDI PENELITIAN DI KEPOLISIAN
RESOR KOTA PATI)**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 27 Mei 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


Prof. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H.
NIDN. 06-0707-7601

Anggota

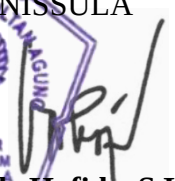

Prof. Dr. Eko Soponyono, S.H., M.H.
NIDN. 88-8372-0016

Anggota,


Dr. R. Sugiharto, SH., MH
NIDN. 06-0206-6103

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA




Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MOCH SATRIA DERMAWAN
NIM : 20302400194

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

**ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA LALU
LINTAS SECARA NONPENAL DALAM PERSPEKTIF HUKUM
PROGRESIF (STUDI PENELITIAN DI KEPOLISIAN RESOR KOTA
PATI)**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.

(MOCH SATRIA DERMAWAN)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: MOCH SATRIA DERMAWAN
NIM	: 20302400194
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa ~~Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*~~ dengan judul:

**ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA LALU
LINTAS SECARA NONPENAL DALAM PERSPEKTIF HUKUM
PROGRESIF (STUDI PENELITIAN DI KEPOLISIAN RESOR KOTA
PATI)**

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(MOCH SATRIA DERMAWAN)

*Coret yang tidak perlu

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan yang Maha kuasa, karena berkat rahmat-Nya, tesis ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya setelah mengalami beberapa hambatan dan kesulitan yaitu terutama karena keterbatasan dalam hal pemahaman di dalam membuat laporan ilmiah. Namun demikian pada waktu yang telah direncanakan, penulis dapat menyelesaikan tesis ini karena adanya bantuan dari berbagai pihak. Judul tesis ini adalah ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA TINDAK PIDANA LALU LINTAS SECARA NON PENAL DALAM PERSPEKTIF HUKUM PROGRESIF (Studi Penelitian di Kepolisian Resor Kota Pati).

Permasalahan terhadap tindak pidana lalu lintas, secara umum adalah suatu perbuatan atau tindak pidana yang didalamnya tidak terdapat unsur kesengajaan, sebagaimana unsur kesengajaan yang terdapat dalam tindak pidana lain. Walaupun tidak adanya unsur kesengajaan tetapi unsur kesalahan berupa kelalaian yang ada pada pelaku dapat dijadikan sebagai dasar penjatuhan pidana, berdasarkan pada pertimbangan ini, maka penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas di luar pengadilan atau kebijakan non penal dapat digunakan sebagai alternatif dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas, penegakan hukum oleh kepolisian erat kaitannya dengan penerapan diskresi dalam hal ini lingkup lalu lintas ada pada satuan Kepolisian Lalu Lintas. Penerapan diskresi berada di antara hukum dan moral (etika dalam arti sempit), penegakan hukum harus dapat disesuaikan dengan hubungan antara nilai-nilai yang terdapat dalam kaidah-kaidah hukum sesuai

dengan sikap dan tindakan sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, dengan tujuan menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian dalam pergaulan hidup, oleh sebab itu, penegakan hukum bukanlah semata-mata pelaksanaan dari peraturan perundang-undangan, meskipun kenyataannya cenderung seperti itu.

Maksud dan tujuan dari penulisan ini adalah untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat guna menyelesaikan program Magister Hukum studi di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis (1) instrumen ketentuan pidana dalam ruang lingkup tindak pidana lalu lintas, (2) mekanisme dalam melaksanakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal, (3) problematika bagi penegak hukum dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tesis ini tidak dapat selesai tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, oleh karenanya dalam kesempatan yang baik ini penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E. Akt., M.Hum., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
2. Dr. H. Jawade Hafidz, SH., MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang sekaligus Pembimbing yang dengan penuh kepakaran, kebijaksanannya dan telah berkenan meluangkan waktu memberikan bimbingan kepada penulis untuk segera menyelesaikan penulisan tesis ini;

3. Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H, M.H, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
4. Para Penguji Ujian Tesis, yang telah memberikan bimbingan dan petunjuk serta arahan demi sempurnanya tesis ini sebagai karya ilmiah yang dapat bermanfaat;
5. Dosen, yang telah memberikan ilmu yang tiada terhingga bagi diri penulis selama kuliah pada Program Magister Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;

Penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi mahasiswa dan masyarakat pada umumnya dan civitas akademika Universitas Islam Sultan Agung Semarang pada khususnya.



ABSTRAK

Tindak pidana lalu lintas seperti kasus kecelakaan lalu lintas telah terjadi pengesampingan terhadap ketentuan hukum yang diatur dalam undang-undang lalu

lintas dan angkutan jalan, pada praktiknya cukup banyak Kepolisian dalam memilih tidak melanjutkan proses perkara tersebut dan lebih memilih untuk menyelesaikan melalui musyawarah korban dengan pelaku. Pada situasi hukum perundang-undangan saat ini, apabila masih menerapkan paham legal-positivism yang memandang hukum terbatas pada peraturan semata, yang terjadi adalah hukum yang mengabdikan pada kepentingan tertentu, bukan pada keadilan substantif dan rakyat banyak, sehingga tujuan adanya hukum untuk mewujudkan keadilan semakin jauh dari yang diharapkan.

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui dan menganalisis (1) instrumen ketentuan pidana dalam ruang lingkup tindak pidana lalu lintas, (2) mekanisme dalam melaksanakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal, (3) problematika bagi penegak hukum dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis sosiologis. Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif analitis. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau dari sumber pertama dan belum diolah oleh pihak lain. Sedangkan data sekunder diperoleh dari penelitian kepustakaan yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan: (1) Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk tiap-tiap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, pelanggaran lalu lintas jalan diklasifikasikan menjadi tiga jenis pelanggarannya, yaitu pelanggaran lalu lintas ringan; pelanggaran lalu lintas sedang; dan pelanggaran lalu lintas berat. Pembagian klasifikasi berdasarkan jenis pelanggaran, pada dasarnya dipergunakan sebagai patokan penentuan besarnya denda serta pidana kurungan maupun pidana penjara. (2) Dalam hal para pihak siap untuk dipertemukan, kepolisian akan menjelaskan hasil temuannya terkait hasil olah TKP serta keterangan dari para saksi, setelah kedua belah pihak memahami serta menerima hasil penjelasan tersebut barulah berdasarkan kewenangan diskresinya kepolisian akan memberikan kebebasan para pihak menentukan proses penyelesaian untuk kasus tersebut dengan cara musyawarah ataupun ditempuh melalui proses hukum yang berlaku. (3) Secara problematika yuridis belum adanya lembaga yang mengawasi atas hasil penyelesaian perkara pidana jalur nonpenal dengan konsep pelaksanaan restorative justice sehingga pelaku lalai dalam melaksanakan kewajibannya.

Kata Kunci: Lalu Lintas, Non Penal, Hukum Progresif.

ABSTRACT

Traffic crimes such as traffic accidents have been ignored against the legal provisions stipulated in the traffic and road transportation laws, in practice quite a

lot of police choose not to continue the case process and prefer to resolve it through deliberation between the victim and the perpetrator. In the current legal situation, if we still apply the legal-positivism understanding that views law as limited to regulations alone, what happens is a law that serves certain interests, not substantive justice and the people at large, so that the purpose of the law to realize justice is increasingly far from what is expected.

The aim of this research is to identify and analyze (1) the instruments of criminal provisions in the scope of traffic crimes, (2) the mechanisms for implementing the settlement of traffic criminal cases through non-penal channels, (3) the problems for law enforcers in implementing the settlement of traffic criminal cases through non-penal channels.

The approach method used in this study is sociological juridical. The specifications of this study are descriptive analytical. The data sources used are primary data and secondary data. Primary data is data obtained directly from the field or from the first source and has not been processed by other parties. While secondary data is obtained from library research consisting of primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials.

Based on the research results and discussion it can be concluded: (1) Based on Law Number 22 of 2009 for each specific road traffic violation, road traffic violations are classified into three types of violations, namely minor traffic violations; moderate traffic violations; and serious traffic violations. The division of classifications based on the type of violation is basically used as a benchmark for determining the amount of fines and imprisonment or prison sentences. (2) If the parties are ready to meet, the police will explain the results of their findings related to the results of the crime scene investigation and statements from witnesses, after both parties understand and accept the results of the explanation, then based on their discretionary authority the police will give the parties the freedom to determine the settlement process for the case by means of deliberation or through the applicable legal process. (3) In terms of legal problems, there is no institution that supervises the results of the settlement of criminal cases through non-penal channels with the concept of implementing restorative justice so that the perpetrators are negligent in carrying out their obligations.

Keywords: Traffic, Non Penal, Progressive Law.

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	
..... iii	
KATA PENGANTAR.....	
.....iv	
ABSTRAK	
.....vii	
ABSTRACT	
..... viii	
DAFTAR ISI.....	
.....ix	
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	
..... 1	
B. Rumusan Masalah	
..... 10	
C. Tujuan Penelitian.....	
..... 11	
D. Manfaat Penelitian.....	
..... 11	
E. Kerangka Konseptual.....	
..... 12	
a. Tindak Pidana	
..... 12	

b. Lalu Lintas.....	13
c. Non Penal.....	13
d. Hukum Progresif.....	14
F. Kerangka Teori	15
1. Teori Hukum Progresif.....	15
2. Teori Utilitarianisme	21
G. Metode Penelitian.....	25
1. Metode Pendekatan.....	25
2. Spesifikasi Penelitian.....	25
3. Sumber Data	26
4. Metode Pengumpulan Data	27

5. Metode Penyajian Data.....	
.....	28
6. Metode Analisis Data	
.....	28
H. Sistematika Penulisan.....	
.....	29

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tindak Pidana	
.....	30
B. Tinjauan Umum Lalu Lintas	
.....	37
C. Tinjauan Umum Penyelesaian Perkara Non Penal.....	
.....	40
D. Tinjauan Umum Kepolisian Lalu Lintas	
.....	42
E. Penyelesaian Alternatif Perkara Pidana dalam Perspektif Hukum Islam	
.....	48

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Instrumen Ketentuan Pidana dalam Ruang Lingkup Tindak Pidana Lalu Lintas.....	
54	
B. Mekanisme dalam Melaksanakan Penyelesaian Perkara Pidana Lalu Lintas	
Melalui	
Jalur	
non	

Penal.....

85

C. Problematika bagi Penegak Hukum dalam Pelaksanaan Penyelesaian

Perkara Pidana Lalu Lintas Melalui Jalur non

Penal.....

118

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

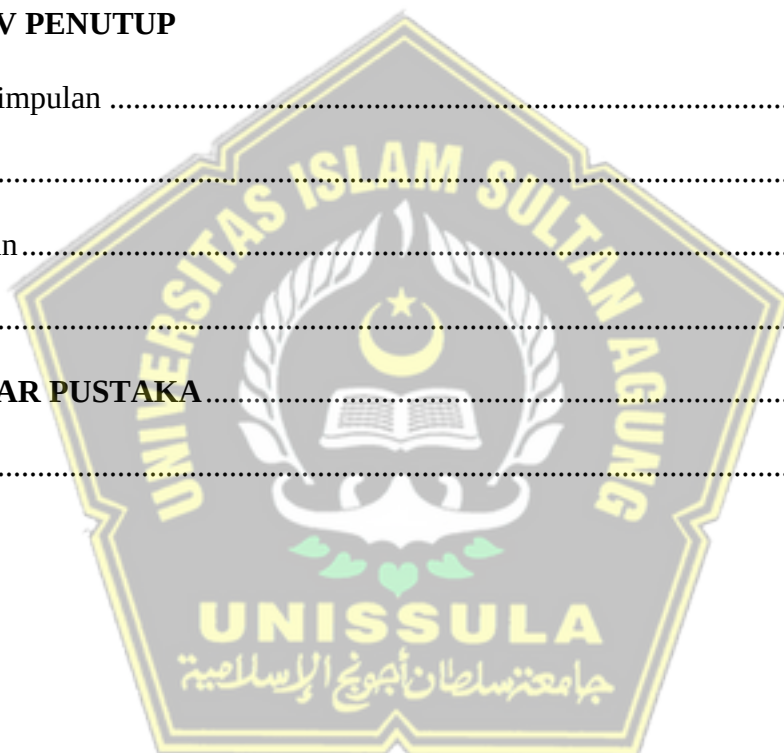
.....132

B. Saran.....

.....137

DAFTAR PUSTAKA.....

.....138





BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara hukum dengan demikian segala aspek kehidupan warga negaranya, menjalankan tugas dan fungsi bagi pemerintahnya harus dilakukan sebagaimana hukumnya.¹ Negara hukum memiliki konsekuensi menempatkan panglima tertinggi dalam kehidupan berbangsa dan bernegara adalah hukum. Tidak bisa tidak karena hukum memiliki sanksi yang tegas dalam penegakannya.² Sistem hukum di Indonesia terus berkembang sampai kemerdekaan, setelah kemerdekaan pengaruh sistem Eropa kontinental tampak dalam semangat untuk melakukan kodifikasi dan unifikasi meskipun hukum adat tetap diakui tetapi pandangan yang lebih mengemuka dalam pembangunan hukum adalah optimalisasi fungsi hukum. Sebagai sarana melakukan rekayasa sosial yang dilakukan melalui peraturan perundang-undangan ajaran yang sangat berpengaruh terhadap pola pikir masyarakat beberapa waktu sebelumnya yaitu mazhab sejarah dan teori-teori keputusan yang dianggap tidak relevan.

¹ Rosita Syafa'at Anugrah Pradana, Dirga Achmad, Depresiasi Makna Konkuren Dalam Undang-Undang Pemerintahan Daerah Terhadap Daerah Kepulauan, *Al-Adalah*, 8 (1), 2023, hal 29

² Sumaryono and Sri Kusriyah, The Criminal Enforcement of the Fraud Mode of Multiple Money (Casestudy Decision No.61 / Pid.B / 2019 / PN.Blora), *Jurnal Daulat Hukum*: 3 (1), March 2020, hal 237

Hukum tidak sekedar untuk mewujudkan ketertiban, lebih dari itu hukum harus memberikan rasa keadilan bagi masyarakat. Hukum tidak dengan sendirinya akan melahirkan keadilan akan tetapi untuk tercapainya keadilan hukum harus ditegakkan.³ Sistem penegakan hukum yang mempunyai nilai-nilai yang baik adalah menyangkut penyerasian antara nilai dengan kaidah serta dengan perilaku nyata manusia. Pada hakikatnya hukum mempunyai kepentingan untuk menjamin kehidupan sosial masyarakat, karena hukum dan masyarakat terdapat suatu interelasi.

Pada sistem yang berlaku saat ini, seluruh konflik/permasalahan ditangani secara sah oleh badan peradilan yang ditetapkan oleh negara. Proses tersebut dimulai ketika laporan atau pengaduan masuk, penyelidikan, penyidikan, dakwaan, hakim melakukan penilaian, lalu akhirnya penjatuhan hukuman pada pihak yang bertanggung jawab. Hal ini menunjukkan bahwa pengadilan adalah tempat terbaik untuk menangani masalah dan mencari keadilan, maka setiap delik pidana, sejauh apapun itu, akan tetap berada di bawah kewenangan penegak hukum.⁴

Tampaknya keikutsertaan dan dukungan dari masyarakat tak lagi penting. Sebaliknya, segala sesuatu tampaknya hanya berkonsentrasi pada hukuman sebagai akibat dari keputusan pengadilan tanpa benar-benar memahami apa artinya. Akhir pada proses hukum pidana adalah kepastian pendisiplinan bagi yang melakukan tindak

³ Anton Susanto, Ira Alia Maerani, and Maryanto. Legal Enforcement by the Police against Child of Criminal Doer of a Traffic Accident Who Caused Death (Case Study in Traffic Accident of Police Traffic Unit of Cirebon City Police Jurisdiction), *Jurnal Daulat Hukum*, 3 (1), March 2020, hal 21

⁴ Ilyas Sarbini dkk. Keadilan restoratif Sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Pidana. *Jurnal Publikasi Hukum*, 9 (1), 2020. hal 31.

pidana, hal ini adalah kesengsaraan yang diberikan oleh negara terhadap seseorang yang mengabaikan pengaturan hukum, dan menjadi akhir dari keseluruhan jalannya pertanggung jawaban seseorang atas kesalahannya.

Dalam menjalankan suatu peraturan pidana tentunya di perlukan suatu penegakan hukum, menurut Satjipto Rahardjo memberikan definisi penegakan hukum sebagai suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan menjadi kenyataan. Keinginan-keinginan ini tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang di rumuskan dalam peraturan perundang-undangan. Penegakan Hukum ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan bagi pencari keadilan dan masyarakat. Penegakan hukumnya dari perbuatan-perbuatan yang dilarang dalam hukum pidana sudah seharusnya dirangkumkan dan di rumuskan serta diterapkan oleh aparat dalam Sistem Peradilan Pidana.⁵

Ada banyak aspek peradilan pidana di antaranya upaya masyarakat untuk memerangi kejahatan publik melalui perangkat hukum pidana (penal) dan hukum non-pidana (non-penal). Peradilan pidana dapat dilaksanakan secara efektif apabila sistematika dan mekanisme peradilan pidana dijalankan dengan semestinya. Upaya hukum non pidana digunakan menyesuaikan budaya sosial masyarakat dan efektifitas jera dari keberlakuannya. Barda Nawawi Arief berpendapat bahwa upaya untuk mengatur atau menaklukan kejahatan (politik pidana) tentunya tidak terbatas pada

⁵ Teguh Sulistia dan Aria Zurnetti, *Hukum Pidana Horizon Baru Pasca Reformasi*, PT Raja Grafindo Persada: Jakarta, 2012, hal 198

pemanfaatan alat penal (hukum pidana).⁶ Upaya diluar pembedanaan berupa bentuk dukungan dan pendidikan sosial dalam rangka menciptakan tanggung jawab sosial bagi masyarakat, membina kesehatan mental komunal melalui pendidikan moral, agama dan lain-lain. Model Pendekatan ini dapat mencakup beragam sektor kebijakan sosial. Tujuan utama dari pendekatan dengan metode ini adalah untuk meningkatkan keadaan sosial pada sektor ekonomi tertentu, tetapi memiliki efek jera tidak langsung terhadap kejahatan. G. Peter Hoefnagels berpendapat bahwa upaya non kriminal antara lain kebijakan sosial (*social policy*), Perencanaan Masyarakat (*Community Planning*), dan Kesejahteraan Anak (*Children's Welfare*), selain penerapan hukum administrasi dan hukum perdata.

Dalam kasus perkara yang sering menggunakan sistem penyelesaian perkara pidana secara non penal adalah dalam perkara tindak pidana lalu lintas yang sering terjadi dimana pun dan kapan pun di berbagai daerah di Indonesia. Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan sangat vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat.

Lalu lintas merupakan gerak kendaraan dan orang pada ruang lalu lintas jalan. Lalu lintas memiliki peran yang sangat strategis dalam peningkatan pertumbuhan masyarakat, serta menjadi penggerak suatu pembangunan nasional. Keselamatan,

⁶ I.S. Susanto, *Kriminologi*, Genda Publishing, Yogyakarta, 2011

keamanan, ketertiban, kelancaran dan efektivitas merupakan prioritas negara dalam proses penyelenggaraan ruang lalu lintas jalan. Dewasa ini, dengan semakin meningkatnya taraf hidup di masyarakat juga berpengaruh terhadap peningkatan daya beli masyarakat akan kendaraan. Namun dengan semakin meningkatnya daya beli dan jumlah kendaraan saat ini, masih belum diimbangi dengan kesadaran-kesadaran masyarakat akan budaya berlalu lintas.⁷

Tindak pidana dalam kehidupan sehari-hari dapat terjadi dimanapun, kapan pun, siapa pun dapat melakukan dan terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung. Tanpa terkecuali tindak pidana yang berkaitan dengan lalu lintas, mengingat lalu lintas merupakan kegiatan penunjang utama kehidupan sehari-hari. Mobilitas masyarakat yang sangat tinggi, sarana prasarana yang belum memadai, rendahnya kesadaran masyarakat akan keselamatan berlalu lintas menjadikan salah satu faktor penyebab tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Hal ini terus mendapatkan perhatian dari berbagai pihak untuk sebisa mungkin diminimalisir.

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 berakibatkan merugikan orang lain atau diri sendiri. KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak

⁷ Gilang Kresnanda Annas, Upaya Penegakan Hukum Terhadap Perkara Kecelakaan Anak yang Menyebabkan Korbannya Meninggal Dunia, *Jurnal Hukum Caraka Justitia*, 3 (2), November 2023, hal 82

pidana lalu lintas di atur 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 UULAJ.

Tata cara penyelesaian perkara tindak pidana di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dapat dilihat dalam Bab XX tentang ketentuan pidana. Berdasarkan ketentuan tersebut mengartikan bahwa semua perkara kecelakaan lalu lintas yang memenuhi unsur-unsur pidana berdasarkan ketentuan dari UU LLAJ maka harus dilakukan proses hukum sesuai dengan sistem peradilan pidana yang meliputi: proses penyidikan, proses penindakan, proses pemeriksaan, dan proses penyelesaian serta penyerahan perkara.

Praktiknya di lapangan terlihat adanya sejumlah kasus pada kecelakaan lalu lintas yang tidak diselesaikan berdasarkan ketentuan pidana yaitu melalui jalur pengadilan, melainkan diselesaikan dengan cara damai oleh para pihak yang terlibat. Seperti halnya jenis tindak pidana lalu lintas berupa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka ringan, yang diselesaikan dengan kesepakatan oleh para pihak atau melalui jalur non penal untuk berdamai antara pelaku dan korban, kesepakatan yang diambil tersebut dianggap sebagai suatu proses penyelesaian perkara dan dapat mengakhiri sengketa atau permasalahan yang terjadi antara pelaku dengan korban.

Permasalahan terhadap tindak pidana lalu lintas, secara umum adalah suatu perbuatan atau tindak pidana yang didalamnya tidak terdapat unsur kesengajaan, sebagaimana unsur kesengajaan yang terdapat dalam tindak pidana lain. Walaupun tidak adanya unsur kesengajaan tetapi unsur kesalahan berupa kelalaian yang ada pada pelaku dapat dijadikan sebagai dasar penjatuhan pidana, berdasarkan pada pertimbangan ini, maka penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas di luar pengadilan atau kebijakan non penal dapat digunakan sebagai alternatif dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas, penegakan hukum oleh kepolisian erat kaitannya dengan penerapan diskresi dalam hal ini lingkup lalu lintas ada pada satuan Kepolisian Lalu Lintas, yaitu terkait pada keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi pada kasus yang terjadi (konkrit) petugas kepolisian mempunyai unsur penilaian tersendiri secara pribadi, sehingga penerapan diskresi berada di antara hukum dan moral (etika dalam arti sempit), penegakan hukum harus dapat disesuaikan dengan hubungan antara nilai-nilai yang terdapat dalam kaidah-kaidah hukum sesuai dengan sikap dan tindakan sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, dengan tujuan menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian dalam pergaulan hidup, oleh sebab itu, penegakan hukum bukanlah semata-mata pelaksanaan dari peraturan perundang-undangan, meskipun kenyataannya cenderung seperti itu.

Berdasarkan perspektif ilmu kepolisian⁸, kepolisian mempelajari masalah-masalah sosial dan penanganannya, masalah sosial ini muncul dan terwujud dalam kehidupan sosial masyarakat, yaitu di dalam kelompok, institusi, dan masyarakat yang dianggap dapat mengganggu merugikan atau merusak kehidupan, dalam kaitannya dengan penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas, maka penegakan hukum yang dilakukan diharapkan tidak berdampak pada timbulnya masalah-masalah sosial baru, melainkan dapat menciptakan keteraturan sosial, keamanan dan kedamaian, sehingga perlu menggali kaidah-kaidah hukum yang ada di tengah masyarakat, sebagai dasar dalam penyelesaian persoalan hukum yang terjadi di tengah masyarakat.

Salah satu kaidah hukum tersebut yaitu dalam penyelesaian perkara hukum dilakukan dengan cara musyawarah dengan tujuan mencapai kesepakatan yang pada saat ini konsep dalam proses penyelesaian masalah hukum pidana dengan melalui penyelesaian pidana melalui jalur non penal yang sejalan dengan perkembangan teori tujuan pemidanaan, adapun tujuan dari pemidanaan tidak semata-mata menghukum pelaku dengan merampas kemerdekaannya melalui pidana penjara, seperti yang dikemukakan oleh Barda Nawawi Arief⁹ bahwa berkaitan dengan sanksi pidana, maka jenis perampasan kemerdekaan yang berupa pidana penjara adalah jenis pidana yang sering diterapkan terhadap pelaku tindak pidana oleh hakim pada prakteknya, berkaitan dengan perkembangan tujuan pemidanaan yang sudah tidak berfokus lagi kepada

⁸ Puri Rahardi, *Hukum Kepolisian, Kemandirian, Profesionalisme, dan Reformasi Polri*, Yogyakarta: Lasbang Media, 2015, hal 46

⁹ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Media Group, Jakarta, 2010. hal 207

upaya untuk menderitakan, akan tetapi mengarah kepada perbaikan-perbaikan sebagai upaya ke arah yang lebih manusiawi, oleh sebab itu pidana penjara banyak memunculkan kritik dari banyak kalangan yang berhubungan dengan masalah efektivitas dan adanya dampak negatif yang ditimbulkan dengan penerapan pidana penjara.

Dalam proses penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas secara hukum dengan penerapan ketentuan hukum yang berlaku, dalam penyelesaian perkara ini sering dilakukan dengan jalur diluar pengadilan dengan cara damai antara para pihak, penerapan perdamaian dalam hukum pidana artinya yaitu penyelesaian terhadap kasus kejahatan yang dilakukan di luar acara pidana, yaitu dengan penerapan perdamaian antara kedua belah pihak seperti dalam penyelesaian kasus perdata, lembaga perdamaian ini secara yuridis formal tidak diakui dalam peraturan perundang-undangan hukum pidana, sehingga pelaksanaannya dipandang liar dan ilegal disebabkan tidak adanya landasan dalam hukum pidana positif.

Pada penyelesaian perkara yang dilakukan secara damai terhadap kecelakaan lalu lintas contohnya yang menyebabkan korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan serta yang mengakibatkan kerugian berupa kerugian materiil secara yuridis dianggap bertentangan dengan ketentuan hukum pidana dan hukum acara pidana, dalam KUHAP.

Kitab undang-undang hukum acara pidana, diatur tentang acara pidana, sebenarnya KUHAP tidak mengenal perdamaian dalam mekanisme penyelesaian

perkara, sehingga walaupun sudah dilakukan suatu perdamaian antara kedua belah pihak yaitu pihak korban dan pelaku proses hukum tetap berlanjut sampai dengan adanya putusan hakim yang berkekuatan hukum tetap.

Namun dalam kondisi tertentu, tindak pidana lalu lintas seperti kasus kecelakaan lalu lintas telah terjadi pengesampingan terhadap ketentuan hukum yang diatur dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan (UU LLAJ), pada praktiknya cukup banyak Kepolisian dalam memilih tidak melanjutkan proses perkara tersebut dan lebih memilih untuk menyelesaikan melalui musyawarah korban dengan pelaku.

Pada situasi hukum perundang-undangan saat ini, apabila masih menerapkan paham *legal-positivism* yang memandang hukum terbatas pada peraturan semata, yang terjadi adalah hukum yang mengabdikan pada kepentingan tertentu, bukan pada keadilan substantif dan rakyat banyak, sehingga tujuan adanya hukum untuk mewujudkan keadilan semakin jauh dari yang diharapkan.¹⁰ Penerapan hukum di Indonesia perlu menggunakan konsep hukum yang menjunjung keadilan substantif, agar pencapaian tujuan hukum dalam mewujudkan keadilan dan kesejahteraan rakyat banyak tercapai. Hukum progresif yang memiliki konsep untuk manusia dan masyarakat bukan untuk kepentingan dirinya sendiri, menjadi alternatif yang seharusnya digunakan untuk penegakan hukum.

¹⁰ Wildan Nafis & Noor Rahmad, Hukum Progresif dan Relevansinya pada Penalaran Hukum di Indonesia, *El Ahli: Jurnal Hukum Keluarga Islam*, 1 (2), Desember 2020, hal 4

Berdasarkan uraian tersebut diatas penulis mengadakan penelitian dengan mengangkat judul “***Analisis Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Lalu Lintas secara Non Penal dalam Perspektif Hukum Progresif (Studi Penelitian di Kepolisian Resor Kota Pati)***”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan isu hukum yang telah diuraikan sebagaimana tersebut di atas, maka permasalahan yang dikaji dalam penelitian tesis ini adalah :

1. Apa instrumen ketentuan pidana dalam ruang lingkup tindak pidana lalu lintas?
2. Bagaimana mekanisme dalam melaksanakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal?
3. Apa problematika bagi penegak hukum dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dalam penulisan tesis ini yang bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis instrumen ketentuan pidana dalam ruang lingkup tindak pidana lalu lintas;
2. Untuk mengetahui dan menganalisis mekanisme dalam melaksanakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal;

3. Untuk mengetahui dan menganalisis problematika bagi penegak hukum dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih bagi para pihak, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk kalangan praktisi dan kalangan akademisi dalam mengembangkan ilmu pengetahuan hukum pidana, yang ternyata sekarang paradigma yang berkembang bukan semata-mata hanya implementasi sebuah produk hukum saja tetapi ada bentuk formatif dalam memaksimalkan fungsional alat penegak hukum dalam penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas secara non penal dalam perspektif hukum progresif.

2. Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dari penelitian ini, yakni dapat memberikan konsep pemikiran tentang penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas secara non penal dalam perspektif hukum progresif.

E. Kerangka Konseptual

- a. Tindak Pidana

Tindak pidana atau strafbaar feit dalam bahasa Belanda memiliki arti yaitu tindak pidana, delik, perbuatan pidana atau perbuatan yang di pidana. Seseorang dapat dikatakan melakukan perbuatan pidana, apabila perbuatan tersebut telah diatur dalam undang-undang, sesuai dengan Asas Legalitas dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP yang berbunyi, tiada suatu perbuatan dapat dipidana kecuali atas kekuatan aturan pidana dalam perundang-undangan yang telah ada, sebelum perbuatan dilakukan. Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.¹¹

b. Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.¹² Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi

¹¹ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hal 59.

¹² Christine S.T. Kansil. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta. Jakarta. 2009, hal 7

unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil.

c. Non Penal

Kebijakan non penal dapat diartikan sebagai upaya untuk mencegah terjadinya tindak pidana melalui pendekatan yang tidak melibatkan sistem peradilan pidana atau hukum pidana. Kebijakan ini bertujuan untuk mengatasi masalah kejahatan secara preventif dengan mengedepankan upaya-upaya non-penal atau non-hukum pidana. Barda Nawawi Arief mendefinisikan kebijakan non penal sebagai "upaya pencegahan kejahatan yang dilakukan dengan cara menggunakan sarana-sarana di luar hukum pidana".¹³ Kebijakan non penal memiliki cakupan yang luas, meliputi berbagai upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan melalui pendekatan sosial, budaya, ekonomi, pendidikan, dan lain-lain. Kebijakan ini bertujuan untuk meminimalisir faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya tindak pidana.

d. Hukum Progresif

Progresif adalah kata yang berasal dari bahasa asing (Inggris) yang asalnya adalah progress yang artinya maju. Hukum Progresif berarti hukum yang bersifat maju. Istilah hukum progresif, diperkenalkan oleh Satjipto Rahardjo, yang dilandasi asumsi dasar bahwa hukum adalah untuk manusia.

¹³ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Prenada Media, 2020, hal 67.

Satjipto Rahardjo merasa prihatin dengan rendahnya kontribusi ilmu hukum dalam mencerahkan bangsa Indonesia, dalam mengatasi krisis, termasuk krisis dalam bidang hukum itu sendiri. Adapun pengertian hukum progresif, adalah mengubah secara cepat, melakukan pembalikan yang mendasar dalam teori dan praksis hukum, serta melakukan berbagai terobosan. Pembebasan tersebut didasarkan pada prinsip bahwa hukum adalah untuk manusia dan bukan sebaliknya dan hukum itu tidak ada untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas yaitu untuk harga diri manusia, kebahagiaan, kesejahteraan, dan kemuliaan manusia.¹⁴

F. Kerangka Teori

1. Teori Hukum Progresif

Problematika Untuk memahami Teori Hukum Progresif Satjipto Rahardjo bukanlah semudah namanya, karena memerlukan bacaan yang lebih dalam mengenai latar belakang pemikiran munculnya teori tersebut. Teori Hukum Progresif Satjipto Rahardjo berawal dari kegelisahannya bahwa setelah 60 tahun usia negara hukum, terbukti tidak kunjung mewujudkan suatu kehidupan hukum yang lebih baik. Dengan keprihatinannya ia berkata:

“Saya merasakan suatu kegelisahan sesudah merenungkan lebih dari enam puluh tahun usia Negara Hukum Republik Indonesia. Berbagai rencana nasional telah dibuat untuk mengembangkan hukum di negeri ini, tetapi tidak juga memberikan hasil yang memuaskan, bahkan grafik menunjukkan tren yang

¹⁴ Mardona Siregar, Teori Hukum Progresif dalam Konsep Negara Hukum Indonesia, *Muhammadiyah Law Review*, 8 (2), 2024, hal 5

menurun. Orang tidak berbicara tentang kehidupan ukum yang makin bersinar, melainkan sebaliknya, kehidupan hukum yang makin suram”.¹⁵

Bertolak dari kenyataan pahit mengenai kehidupan dan peranan hukum yang ia konstantir maka muncullah keinginan untuk kembali kepada fundamental hukum di negeri ini. Bahkan almarhum memikirkan tentang kemungkinan adanya kekeliruan atau kekurangtepatan dalam memahami (*understanding*) fundamental hukum tersebut sehingga almarhum menegaskan adanya perkembangan hukum tidak dapat diarahkan kepada yang benar.

Progresif adalah kata yang berasal dari bahasa asing (Inggris) yang asal katanya adalah progress yang artinya maju. Hukum Progresif berarti hukum yang bersifat maju. Istilah hukum progresif, diperkenalkan oleh Satjipto Rahardjo, yang dilandasi asumsi dasar bahwa hukum adalah untuk manusia. Satjipto Rahardjo merasa prihatin dengan rendahnya kontribusi ilmu hukum dalam mencerahkan bangsa Indonesia, dalam mengatasi krisis, termasuk krisis dalam bidang hukum itu sendiri. Adapun pengertian hukum progresif, adalah mengubah secara cepat, melakukan pembalikan yang mendasar dalam teori dan praksis hukum, serta melakukan berbagai terobosan. Pembebasan tersebut di dasarkan pada prinsip bahwa hukum adalah untuk manusia dan bukan sebaliknya dan hukum itu tidak ada untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas yaitu untuk harga diri manusia, kebahagiaan, kesejahteraan, dan kemuliaan manusia. Pengertian sebagaimana dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo tersebut berarti hukum progresif adalah serangkaian

¹⁵ Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2012, hal 86.

tindakan yang radikal, dengan mengubah sistem hukum (termasuk merubah peraturan-peraturan hukum bila perlu) agar hukum lebih berguna, terutama dalam mengangkat harga diri serta menjamin kebahagiaan dan kesejahteraan manusia.¹⁶

Secara lebih sederhana hukum progresif adalah hukum yang melakukan pembebasan, baik dalam cara berpikir maupun bertindak dalam hukum, sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdikan kepada manusia dan kemanusiaan. Jadi tidak ada rekayasa atau keberpihakan dalam menegakkan hukum. Sebab menurutnya, hukum bertujuan untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan bagi semua rakyat. Hukum progresif bermakna hukum yang peduli terhadap kemanusiaan sehingga bukan sebatas dogmatis belaka. Secara spesifik hukum progresif antara lain bisa disebut sebagai hukum yang pro rakyat dan hukum yang berkeadilan. Konsep hukum progresif adalah hukum tidak ada untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk suatu tujuan yang berada di luar dirinya. Oleh karena itu, hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek*. Progresifisme hukum mengajarkan bahwa hukum bukan raja, tetapi alat untuk menjabarkan dasar kemanusiaan yang berfungsi memberikan rahmat kepada dunia dan manusia. Asumsi yang mendasari progresifisme hukum adalah pertama hukum ada untuk manusia dan

¹⁶ Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif : Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hal. 10.

tidak untuk dirinya sendiri, kedua hukum selalu berada pada status *law in the making* dan tidak bersifat final, ketiga hukum adalah institusi yang bermoral kemanusiaan.

Satjipto Raharjo, yang menyatakan pemikiran hukum perlu Kembali pada filosofis dasarnya, yaitu hukum untuk manusia. Dengan filosofis tersebut, maka manusia menjadi penentu dan titik orientasi hukum. Hukum bertugas melayani manusia, bukan sebaliknya. Oleh karena itu, hukum itu bukan merupakan institusi yang lepas dari kepentingan manusia. Mutu hukum ditentukan oleh kemampuannya untuk mengabdikan pada kesejahteraan manusia. Ini menyebabkan hukum progresif menganut “ideologi”: Hukum yang pro-keadilan dan Hukum yang Pro-rakyat.

Dalam logika itulah revitalisasi hukum dilakukan setiap kali. Bagi hukum progresif, proses perubahan tidak lagi berpusat pada peraturan, tetapi pada kreativitas pelaku hukum mengaktualisasikan hukum dalam ruang dan waktu yang tepat. Para pelaku hukum progresif dapat melakukan perubahan dengan melakukan pemaknaan yang kreatif terhadap peraturan yang ada, tanpa harus menunggu perubahan peraturan (*changing the law*). Peraturan buruk tidak harus menjadi penghalang bagi para pelaku hukum progresif untuk menghadikarkan keadilan untuk rakyat dan pencari keadilan, karena mereka dapat melakukan interpretasi secara baru setiap kali terhadap suatu peraturan. Untuk itu agar hukum dirasakan manfaatnya, maka dibutuhkan jasa pelaku

hukum yang kreatif menterjemahkan hukum itu dalam kepentingan-kepentingan sosial yang memang harus dilayaninya.¹⁷

Cara berpikir hukum yang tidak hanya melihat aturan hukum formal tersebut dikembangkan Satjipto dengan slogan hukum progresif. Pergerakan hukum dengan cara progresif tersebut dianggap begawan hukum itu sangat penting sekali bagi dunia hukum Indonesia. Permasalahan hukum dimana saja, termasuk di Indonesia, dalam pandangan Satjipto timbul ketika budaya hukum mulai memasuki tradisi dituliskan (*written law*). Hukum kemudian menjadi formal dan terbirokrasikan struktural, bahkan rasionalisasinya berdasarkan teks-teks hukum yang harus sesuai dengan bunyi pasal-pasal aturan perundang-undangan. Akibatnya hukum tidak lagi memiliki "ruh" kemanusiaan padahal hukum dibentuk untuk menyelesaikan permasalahan kemanusiaan. Kemudian, untuk mengatasi permasalahan formalisasi hukum tersebut, dalam pergerakan hukum progresif, pemaknaan terhadap teks aturan hukum menjadi sesuatu yang sangat penting sekali.¹⁸

Bahkan tidak berlebihan apabila kita dapat mengatakan, bahwa penafsiran hukum itu merupakan jantung hukum. Hampir tidak mungkin hukum bisa dijalankan tanpa membuka pintu penafsiran. Penafsiran hukum merupakan aktifitas yang mutlak terbuka untuk dilakukan, sejak hukum berbentuk tertulis. Diajukan sebuah adagium. "Membaca hukum adalah

¹⁷ *Ibid*, hal 21

¹⁸ *Ibid*, hal 163

menafsirkan hukum.” Mengatakan teks hukum sudah jelas, adalah suatu cara saja bagi pembuat hukum untuk bertindak pragmatis seraya diam-diam mengakui, bahwa ia mengalami kesulitan untuk memberikan penjelasan.

Berpikir dan bertindak hukum secara progresif tersebut berguna untuk memperbaiki kealpaan dari rumusan perundang-undangan dalam penerapannya. Satjipto meyakini bahwa tidak ada rumusan satu undang-undang pun yang absolut benar, lengkap, dan komprehensif. Oleh karena itu, menurut Satjipto penafsiran hukum merupakan sebuah ”sarana” yang dapat menjembatani kekurangan aturan objek yang dirumuskan dengan perumusannya.

Oleh kritikusnya cara kalangan sosiologis (terutama sosiologi hukum) yang memandang sebuah aturan hukum dengan meyakini bahwa aturan itu tidak akan sempurna dan memiliki pelbagai kekurangan ”diserang” dengan sebutan pesimisme. Hal itu terlihat sekali dari kutipan Max Weber yang diambil dari perkataan Goethe mengenai kondisi manusia; ”para spesialis tanpa spirit, hedonis tanpa hati; kehampaan ini membayangkan dirinya telah mencapai taraf peradaban yang belum pernah ada sebelumnya”. Kecurigaan yang dibangun oleh Weber dan kalangan sosiologi bukan tidak memiliki penyebab sama sekali.¹⁹

¹⁹ Peter Beilharz, *Teori-Teori Sosial, Observasi Kritis terhadap Para Filosof Terkemuka*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005, hal. 366.

Kondisi mencurigai aturan hukum dan manusia yang menjalankannya tersebut jika ditelusuri timbul dari pemberlakuan hukum modern dan postmodern yang harus menggunakan rasionalisasi, formalisasi, dan birokrasi hukum, sebagaimana telah dijelaskan di atas bahwa hal tersebut merupakan sisi negatif dari hukum tertulis. Satjipto dalam buku "Hukum dalam Jagat Ketertiban" mempertanyakan kodifikasi dan formalisasi aturan hukum itu. Menurutnya hukum menjadi bukan untuk manusia, tapi manusia yang "diperbudak" oleh hukum. Berlahan-lahan namun pasti hukum modern dan postmodern mengikis keradaan hukum pramodern. Menurut Satjipto saat ini bukan lagi proses kemanusiaan yang berlangsung, tetapi proses hukum.

2. Teori Utilitarianisme

Teori yang digagas oleh Bentham ini menjelaskan bahwa hukum memiliki tujuan yaitu memberikan kemanfaatan untuk banyak orang. Adil atau tidaknya, baik dan buruknya hukum dapat dirasakan dari sebesar apa hukum dapat memberikan manfaat bagi manusia. Dalam hal ini, manfaat dapat dipahami pula sebagai kebahagiaan. Titik pencapaian tujuan hukum disini apabila hukum telah memberikan kebahagiaan yang sebesar-besarnya kepada sebanyak-banyaknya manusia.

Utilitarianisme adalah aliran hukum yang menempatkan kemanfaatan sebagai tujuan utama hukum. Kemanfaatan yang dimaksud dalam aliran ini

adalah kebahagiaan (*happiness*). Teori ini memandang baik buruk atau adil tidaknya suatu hukum bergantung pada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Berdasarkan teori utilitarianisme, pendekatan *Restorative Justice* atau Keadilan Restoratif yang telah diperkuat dengan hukum yang mengaturnya akan memberikan manfaat apabila dilaksanakan dengan tepat. Aturan hukum yang diaplikasikan dengan baik akan membawa dan mewujudkan tujuan hukum dengan baik pula.

Jeremy Bentham sebagai penemunya menunjuk banyak dari karyanya pada kecaman-kecaman yang hebat atas seluruh konsepsi hukum alam. Bentham tidak puas dengan kekaburan dan ketidaktetapan teori-teori tentang hukum alam, dimana Utilitarianisme mengetengahkan salah satu dari gerakan-gerakan periodik dari yang abstrak hingga yang konkret, dari yang idealitis hingga yang materialitis, dari yang apriori hingga yang berdasarkan pengalaman.

“Gerakan aliran ini merupakan ungkapan-ungkapan / tuntutan-tuntutan dengan ciri khas dari abad kesembilan belas”.²⁰ Menurut aliran ini, tujuan hukum adalah memberikan kemanfaatan dan kebahagiaan sebanyak-banyaknya kepada warga masyarakat yang didasari oleh falsafah sosial yang

²⁰ Friedman. *Teori dan Filsafat Hukum ; Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan*, diterjemahkan dari buku aslinya *Legal Theory* oleh Muhamad Arifin, Disunting oleh Achmad Nasir Budiman dan Suleman Saqib, Jakarta : Rajawali, 1990, hal 111

mengungkapkan bahwa setiap warga negara mendambakan kebahagiaan, dan hukum merupakan salah satu alatnya”.²¹

Aliran Utilitarianisme adalah aliran yang meletakkan kemanfaatan sebagai tujuan utama hukum. Adapun ukuran kemanfaatan hukum yaitu kebahagiaan yangsebesar-besarnya bagi orang-orang.“ Penilaian baik-buruk, adil atau tidaknya hukum tergantung apakah hukum mampu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak.

Utilitarianisme meletakkan kemanfaatan sebagai tujuan utama dari hukum, kemanfaatan di sini diartikan sebagai kebahagiaan (*happines*), yang tidak mempermasalahkan baik atau tidak adilnya suatu hukum, melainkan bergantung kepada pembahasan mengenai apakah hukum dapat memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak”.²² Penganut aliran Utilitarianisme mempunyai prinsip bahwa manusia akan melakukan tindakan-tindakan untuk mendapatkan kebahagiaan yang sebesar-besarnya dan mengurangi penderitaan.

Prinsip-prinsip dasar ajaran Jeremy Bentham adalah sebagai berikut :

- 1) Tujuan hukum adalah hukum dapat memberikan jaminan kebahagiaan kepada individu-individu baru orang banyak. Prinsip utiliti Bentham berbunyi ”*the greatest heppines of the greatest number*” (kebahagiaan yang sebesar-besarnya untuk sebanyak-banyaknya orang).

²¹Darji Darmodihardjo dalam Hyronimus Rheti. *Filsafat Hukum ; Edisi lengkap (Dari Klasik sampai Postmoderenisme)*, Jogjakarta : Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2011, hal 159

²² Muh. Erwin. *Filsafat Hukum ; Refleksi Kritis Terhadap Hukum*, Jakarta : Rajawali Press, 2011, hal 179

- 2) Prinsip itu harus diterapkan secara kuantitatif, karena kualitas kesenangan selalu sama.
- 3) Untuk mewujudkan kebahagiaan individu dan masyarakat maka perundang-undangan harus mencapai empat tujuan:
 - a. *To provide subsistence* (untuk memberi nafkah hidup);
 - b. *To Provide abundance* (untuk memberikan nafkah makanan berlimpah);
 - c. *To provide security* (untuk memberikan perlindungan);
 - d. *To attain equity* (untuk mencapai persamaan).

Ajaran Bentham dikenal sebagai Utilitarianisme individual, yang menyatakan bahwa baik buruknya suatu perbuatan akan diukur apakah perbuatan itu mendatangkan kebahagiaan atau tidak. Bentham mencoba menerapkannya di bidang hukum yaitu perundang-undangan di mana baik buruknya ditentukan pula oleh ukuran tersebut. Sehingga undang-undang yang banyak memberikan kebahagiaan pada bagian terbesar masyarakat akan dinilai sebagai undang-undang yang baik. Oleh karena itu diharapkan agar pembentuk undang-undang harus membentuk hukum yang adil bagi segenap warga masyarakat secara individual. “Lebih lanjut Bentham berpendapat bahwa keberadaan negara dan hukum sematamata sebagai alat untuk mencapai manfaat yang hakiki yaitu kebahagiaan mayoritas rakyat”.²³

²³ Lilik Rasyidi dan Ira Thania Rasyidi. *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Bandung : PT. Citra Aditya Bhakti, 2004, hal 64

Ajaran Bentham dikenal dengan sifat individualis di mana pandangannya beranjak pada perhatiannya yang besar pada kepentingan individu. Menurutnya hukum pertama-tama memberikan kebahagiaan kepada individu-individu tidak langsung kemasyarakat. Namun demikian Bentham tetap memperhatikan kepentingan masyarakat. Untuk itu, Bentham mengatakan agar kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain tidak bertabrakan maka harus dibatasi sehingga individu yang satu tidak menjadi mangsa bagi individu yang lainnya (*homo homini lupus*). Selain itu, “Bentham menyatakan bahwa agar tiap-tiap individu memiliki sikap simpati dengan individu yang lainnya sehingga terciptanya kebahagiaan individu maka dengan sendirinya maka kebahagiaan masyarakat akan terwujud”.

G. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Dalam penelitian yang dilaksanakan, penulis menggunakan pendekatan Yuridis Sosiologis, yaitu penelitian yang menggunakan metode pendekatan terhadap masalah dengan melihat norma atau Undang-Undang yang berlaku sebagai ketentuan positif, berikut ini teori yang relevan dengan karya tulis ini dengan mengaitkan implementasinya terhadap fakta yang terdapat di lapangan.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang dilakukan menggunakan metode pendekatan deskriptif analitis, yaitu memaparkan dan menganalisis data secara sistematis dengan maksud untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan dan gejala-gejala lainnya. Deskriptif mengandung arti, bahwa penulis ingin menggambarkan dan memberikan data yang seteliti mungkin, sistematis dan menyeluruh. Analitis mengandung makna, mengelompokkan, menggabungkan dan membandingkan aspek yang berkaitan dengan masalah secara teori dan praktek.

3. Sumber Data

Data yang digunakan untuk penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau dari sumber pertama dan belum diolah oleh pihak lain. Kemudian data sekunder adalah data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

1) Bahan hukum primer tersebut terdiri dari:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
- c. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- e. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.

2) Bahan hukum sekunder yaitu terdiri dari:

- a. Buku-buku;
- b. Hasil penelitian ahli hukum;
- c. Tesis, Skripsi, Disertasi.

3) Bahan hukum tersier yang terdiri dari:

- a. Kamus Hukum;
- b. Kamus besar bahasa Indonesia.

4. Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data dalam penelitian ini, digunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

1) Data Primer

- a. Penelitian Lapangan

Tujuan Umum melakukan penelitian lapangan adalah mengamati secara langsung di alam terbuka untuk mencari suatu kebenaran tentang sesuatu yang ingin dicocokkan dengan nalar pikiran manusia sehingga dapat dipertanggung jawabkan dan menjadikan kebenaran itu suatu fakta dan benar. Dalam hal ini penulis melaksanakan penelitian di lingkungan Kepolisian.

- b. Wawancara

Wawancara adalah untuk membuat deskripsi atau eksplorasi, dimana kebenaran jawaban dapat dituangkan secara langsung jadi penggunaan wawancara sebagai alat pengumpulan data sangat penting. Untuk keperluan data yang akurat, maka diperlukan wawancara. Wawancara yang dilakukan dengan menyiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu, namun dimungkinkan adanya perubahan yang disesuaikan dengan keadaan lapangan. Dalam hal ini wawancara dilaksanakan pada subjek pada lingkungan Kepolisian.

2) Data Sekunder

Studi Pustaka atau Studi Dokumen

Metode pengumpulan data yang utama digunakan dalam studi pustaka adalah data sekunder yang diperoleh dari buku-buku kepustakaan, peraturan perundang-undangan, maupun pendapat-pendapat para ahli hukum.

5. Metode Penyajian Data

Data yang diperoleh dari penelitian kemudian disusun secara teratur selanjutnya dilakukan proses *editing*, untuk memeriksa atau meneliti data yang diperoleh untuk menjamin apakah sudah dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan kenyataan dan dalam *editing* dilakukan pembetulan data yang keliru

serta melengkapi data yang kurang kemudian data tersebut dianalisa disajikan dalam bentuk uraian.

6. Metode Analisis Data

Data yang telah diperoleh tersebut kemudian dianalisa dengan analisa kualitatif, yaitu analisa data dengan tidak menggunakan angka-angka, tetapi data yang diperoleh melalui penelitian. Metode kualitatif adalah suatu cara analisis hasil penelitian yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu data yang dinyatakan oleh responden secara tertulis maupun lisan serta juga tingkah laku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh, dimana dengan metode ini diharapkan akan diperoleh data yang jelas mengenai pokok permasalahannya.

H. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini terbagi dalam 4 (empat) bab yaitu sebagai berikut:

BAB I, Pendahuluan, meliputi: Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka Konseptual, Kerangka Teori, Metode Penelitian, Sistematika Penulisan.

BAB II, Tinjauan Pustaka terdiri dari: Tinjauan Umum Tindak Pidana, Tinjauan Umum Lalu Lintas, Tinjauan Umum Penyelesaian Perkara Non Penal, Tinjauan Umum Kepolisian Lalu Lintas, Penyelesaian Alternatif Perkara Pidana dalam Perspektif Hukum Islam.

BAB III Hasil Penelitian Dan Pembahasan, terdiri dari: (1) instrumen ketentuan pidana dalam ruang lingkup tindak pidana lalu lintas, (2) mekanisme dalam melaksanakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal, dan (3) problematika bagi penegak hukum dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur non penal.

BAB IV Penutup, terdiri dari: Kesimpulan, Saran.



A. Tinjauan Umum Tindak Pidana

Tiga masalah sentral atau pokok dalam hukum pidana berpusat kepada apa yang disebut dengan tindak pidana (*criminal act*, *strafbaarfeit*, delik, perbuatan pidana), pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*) dan masalah pidana dan pembedaan. Istilah tindak pidana merupakan masalah yang berhubungan erat dengan

masalah kriminalisasi (*criminal policy*) yang diartikan sebagai proses penetapan perbuatan orang yang semula bukan merupakan tindak pidana menjadi tindak pidana, proses penetapan ini merupakan masalah perumusan perbuatan-perbuatan yang berada di luar diri seseorang.²⁴

Tindak pidana merupakan istilah yang mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum, sebagai istilah yang dibentuk dengan kesadaran dalam memberikan ciri tertentu pada peristiwa hukum pidana. Tindak pidana mempunyai pengertian yang abstrak dari peristiwa-peristiwa yang konkrit dalam lapangan hukum pidana, sehingga tindak pidana haruslah diberikan arti yang bersifat ilmiah dan ditentukan dengan jelas untuk dapat memisahkan dengan istilah yang dipakai sehari-hari dalam kehidupan masyarakat.

Membahas masalah tindak pidana maka terlebih dahulu kita mengerti apa pidana itu, hukum pidana dan segala pengaturannya diatur dalam KUHP serta KUHPA. Pidana adalah reaksi atas delik dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja ditimpakan negara pada pembuat delik itu.²⁵ Tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana dan pelakunya ini dapat dikatakan merupakan subjek tindak pidana. Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.²⁶

²⁴ Rasyid Ariman dan Fahmi Raghieb, *Hukum Pidana*, Malang: Setara Press, 2016, hal 57.

²⁵ Jacob Hattu, Pertanggungjawaban Pidana Pengambilan Jenasah Covid-19 Secara Paksa Berdasarkan Aturan Tindak Pidana Umum dan Tindak Pidana Khusus, *Jurnal Belo*, 6 (1), Januari 2021

²⁶ Moeljatno, *Op.Cit*, 2008, hal. 59.

Berdasarkan pengkajian terhadap beberapa literatur dapat diketahui bahwa istilah tindak pidana pada hakikatnya merupakan istilah yang berasal dari terjemahan kata *strafbaarfeit* atau *delict* dalam bahasa Belanda. *Strafbaarfeit* itu adalah kelakuan (*handeling*) yang diancam dengan pidana, yang bersifat melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan dan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggung jawab.²⁷

Istilah tindak pidana dipakai sebagai terjemah dari istilah *strafbaarfeit* atau *delict*. *Strafbaarfeit* terdiri dari tiga kata, yaitu *straf*, *baar*, dan *feit*, secara *literlijk*, kata *straf* artinya pidana, *baar* artinya dapat atau bisa dan *feit* adalah perbuatan. Kaitannya dengan istilah *strafbaarfeit* secara utuh, ternyata *straf* diterjemahkan juga dengan kata hukum. Sudah lazim hukum itu adalah terjemahan dari kata *recht*, seolah-olah arti *straf* sama dengan *recht*. Untuk kata *baar*, ada dua istilah yang digunakan yaitu boleh dan dapat sedangkan kata *feit* digunakan empat istilah yaitu, tindak, peristiwa, pelanggaran, dan perbuatan.²⁸

Kata *strafbaarfeit* kemudian diterjemahkan dalam berbagai terjemahan dalam Bahasa Indonesia. Penerapan kata yang digunakan untuk kata *strafbaarfeit* oleh para sarjana hukum Indonesia antara lain:²⁹

- 1) Tindak Pidana;

²⁷ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Jakarta: Centra, 2011, hal. 61.

²⁸ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011, hal 69.

²⁹ Kanter dan S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Storia Grafika, 2001, hal 28

- 2) Perbuatan Pidana;
- 3) Perbuatan yang dapat dihukum;
- 4) Perbuatan melawan hukum;
- 5) Perbuatan yang diancam pidana;
- 6) Delik.

Penggunaan berbagai istilah tersebut pada hakikatnya tidak menjadi persoalan sepanjang penggunaannya disesuaikan dengan konteksnya, bahkan dalam konteks yang lain juga digunakan istilah kejahatan untuk mewujudkan maksud yang sama. Sekedar untuk diketahui, bahwa istilah tersebut sering juga diperdebatkan diantara para sarjana hukum.

Beberapa pendapat sarjana hukum dapat diambil kesimpulan bahwa *strafbaarfeit* pada dasarnya mengandung pengertian sebagai berikut:

- 1) Bahwa kata *feit* dalam istilah *strafbaarfeit* mengandung arti kelakuan atau tingkah laku.
- 2) Bahwa pengertian *strafbaarfeit* dihubungkan dengan kesalahan orang yang mengadakan kelakuan tersebut.

Angka 1 di atas pengertiannya berbeda dengan perbuatan dalam istilah perbuatan pidana, sebab perbuatan mengandung makna kelakuan dan akibat, bukan hanya berarti kelakuan saja. Sementara pada angka 2 maknanya juga berbeda dengan perbuatan pidana, sebab dalam istilah perbuatan pidana tidak dihubungkan dengan

kesalahan yang merupakan pertanggungjawaban pidana bagi orang yang melakukan perbuatan pidana.³⁰

Para pakar asing hukum pidana menggunakan istilah tindak pidana, perbuatan pidana, atau peristiwa pidana dengan istilah:

- a) *Strafbaarfeit* adalah peristiwa pidana.
- b) *Strafbare handlung* diterjemahkan dengan perbuatan pidana, yang digunakan oleh para sarjana hukum pidana Jerman.
- c) *Criminal act* diterjemahkan dengan istilah perbuatan kriminal.

Dapat disimpulkan bahwasannya tindak pidana itu adalah perbuatan pidana atau tindak pidana yang merupakan suatu perbuatan yang tidak sesuai atau bisa dikatakan dengan perbuatan yang melawan hukum yang disertai dengan sanksi pidana dimana aturan tersebut ditunjukan kepada perbuatannya sedangkan dengan ancamannya atau sanksi pidananya ditunjukan kepada orang yang melakukan atau orang yang menimbulkan terjadinya kejadian tersebut, maka bagi setiap orang yang melanggar aturan-aturan hukum yang berlaku, dapat dikatakan bahwasanya orang tersebut sebagai pelaku perbuatan pidana atau pelaku tindak pidana. Demikian juga antara larangan dan ancaman sangat erat hubungannya dimana adanya kejadian dan orang yang menimbulkan kejadian merupakan dua hal yang konkret.

Perbuatan pidana merupakan suatu istilah yang mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum pidana, yang dibentuk oleh kesadaran dalam memberikan ciri

³⁰ *Ibid*, hal. 27.

tertentu pada peristiwa hukum pidana.³¹ Di dalam perundang-undangan, dipakai istilah perbuatan pidana, peristiwa pidana, dan tindak pidana, yang juga sering disebut *delict*.³² Perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam dengan pidana, asal saja dalam pidana itu diingat bahwa larangan tersebut ditujukan pada perbuatan yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelalaian orang, sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian tersebut.³³

Perbuatan pidana hanya menunjuk pada sifat perbuatan saja, yaitu sifat dilarang dengan ancaman pidana apabila dilanggar, persoalan apakah orang yang melanggar itu kemudian benar-benar dipidana atau tidak, hal ini tergantung pada keadaan batinnya dan hubungan batin antara pembuat atau pelaku dengan perbuatannya. Perbuatan pidana dipisahkan dari pertanggungjawaban pidana, dalam perbuatan pidana tidak memuat unsur pertanggungjawaban pidana, hal ini berbeda dengan istilah *strafbaarfeit* yang selain memuat atau mencakup pengertian perbuatan pidana, tetapi sekaligus juga memuat pengertian dari kesalahan.

Pada perinsipnya bahwa setiap perumusan *strafbaarfeit* yang digunakan oleh para sarjana adalah berbeda, namun semua perbuatan tersebut adalah dapat dipidana. Sebagai konsekuensinya dari perbuatan yang dilakukan tersebut mempunyai akibat dan akibat inipun dilarang oleh hukum. Untuk dapat dipidana seseorang sebagai

³¹ Pipin Syarifin, *Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung: Pustaka Setia, 2000, hal. 51.

³² *Ibid*

³³ C.S.T. Kansil, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, Jakarta: Pradnya Paramita, 2014, hal 54.

penanggungjawab pidana, maka tidak cukup dengan dilakukannya perbuatan pidana saja, akan tetapi disamping itu harus ada kesalahan atau sikap batin yang dapat dicela, yang dalam hukum pidana dikenal sebagai asas hukum yang tidak tertulis yaitu *geen straf zonder schuld keine strafe* (tidak dapat dipidana jika tidak ada kesalahan). Jadi dalam asas ini mengandung tiga unsur untuk dapat dikatakan salah, yaitu:

- 1) Kemampuan bertanggungjawab.
- 2) Adanya keadaan batin dari pelaku yang dihubungkan dengan bentuk kesengajaan (*opzet*) atau kealpaan.
- 3) Tidak terdapatnya alasan pemaaf atau pembenaran dari suatu kejadian atas perbuatan.

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan sedikit-tidaknya dari dua sudut pandang, yaitu (1) dari sudut pandang teoritis dan (2) dari sudut pandang undang-undang. Maksud teoritis adalah berdasarkan pendapat ahli hukum yang tercermin dari pada rumusannya, sedangkan sudut pandang undang-undang adalah kenyataan tindak pidana itu dirumuskan menjadi tindak pidana tertentu dalam pasal-pasal perundang-undangan yang ada.

Berdasarkan rumusan tindak pidana, maka unsur tindak pidana adalah perbuatan, yang dilarang (oleh aturan hukum), ancaman pidana (bagi yang melanggar larangan). Dapat dirincikan unsur-unsur tindak pidana adalah perbuatan, melawan hukum (yang berhubungan dengan), kesalahan (yang dilakukan oleh orang yang dapat), dan dipertanggungjawabkan. Unsur-unsur tindak pidana yaitu (a) subjek; (b)

kesalahan; (c) bersifat melawan hukum (dari tindakan); (d) suatu tindakan yang dilarang dan diharuskan oleh undang-undang dan terhadap pelanggarnya diancam dengan pidana (e) waktu, tempat, keadaan (unsur objektif lainnya).

Suatu perbuatan akan menjadi tindak pidana apabila perbuatan itu (a) melawan hukum; (b) merugikan masyarakat; (c) dilarang oleh aturan pidana; (d) pelakunya diancam dengan pidana. Tindak pidana dalam KUHP pada umumnya dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi 2 (dua) macam, yaitu unsur-unsur subjektif dan objektif. Unsur-unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan pada diri si pelaku dan termasuk ke dalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya, sedangkan yang dimaksud unsur objektif itu adalah unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan mana tindakan dari si pembuat itu harus dilakukan.³⁴

- 1) Kesengajaan atau ketidaksengajaan (*culpa* dan *dolus*);
- 2) Maksud dan *voornemen* pada suatu percobaan atau *poging*;
- 3) Macam-macam maksud atau *oogmerk*;
- 4) Merencanakan terlebih dahulu atau *voorbedachteraad*;
- 5) Perasaan takut atau *vrees*.

Unsur objektif dari suatu tindak pidana adalah (1) sifat melanggar hukum; (2) kualitas si pelaku; (3) Kausalitas, yaitu hubungan antara suatu tindakan sebagai penyebab dengan suatu kenyataan sebagai akibat. Untuk adanya perbuatan pidana

³⁴ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru, 2014, hal 184.

harus ada unsur-unsur (1) perbuatan oleh manusia; (2) memenuhi rumusan undang-undang (syarat formil); (3) bersifat melawan hukum (syarat materiil). Syarat formil itu harus ada karena keberadaan asas legalitas yang tersimpan dalam Pasal 1 Ayat (1) KUHP. Syarat materiil harus ada pula karena perbuatan itu harus pula betul-betul dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak dapat atau tidak patut dilakukan, oleh karena itu bertentangan dengan atau menghambat tercapainya tata dalam pergaulan masyarakat yang dicitacitakan oleh masyarakat itu.³⁵

B. Tinjauan Umum Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.³⁶

Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan

³⁵ Sudarto, *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, 2012, hal 39.

³⁶ C.S.T. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta. Jakarta. 2009, hal 7

metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.³⁷

Untuk memahami pengertian lalu lintas, peneliti akan menyampaikan pengertian lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maupun pendapat dari para pakar.

- a) Menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.
- b) Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan.³⁸

³⁷ *Ibid*, hal 22

³⁸ Mohammad Ali dan Mohammad Asrori. *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: PT Bumi Aksara., 2009, hal 214

c) Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya.³⁹

d) Menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:

- 1) Perjalanan bolak-balik;
- 2) Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- 3) Perhubungan antara sebuah tempat.⁴⁰

e) Subekti juga memberikan definisi tentang lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya.⁴¹

Pengertian dan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

C. Tinjauan Umum Penyelesaian Perkara Non Penal

³⁹ Naning, Ramdlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Mandar Maju, Bandung, 2000, hal 82

⁴⁰ W.J.S. Purwodarminto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1996, hal 274

⁴¹ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta : PT Intermasa, Cetakan Ke dua puluh, 1995, hal 183

Kebijakan non penal dapat diartikan sebagai upaya untuk mencegah terjadinya tindak pidana melalui pendekatan yang tidak melibatkan sistem peradilan pidana atau hukum pidana. Kebijakan ini bertujuan untuk mengatasi masalah kejahatan secara preventif dengan mengedepankan upaya-upaya non-penal atau non-hukum pidana.

Beberapa ahli memberikan definisi terkait kebijakan non penal, antara lain:

- 1) Barda Nawawi Arief mendefinisikan kebijakan non penal sebagai "upaya pencegahan kejahatan yang dilakukan dengan cara menggunakan sarana-sarana di luar hukum pidana".⁴²
- 2) Menurut Sudarto, kebijakan non penal adalah "usaha-usaha yang rasional untuk mengendalikan atau menanggulangi kejahatan yang patut dilakukan dengan bentuk pencegahan sebelum kejahatan itu terjadi".⁴³
- 3) Muladi menjelaskan bahwa "upaya non penal lebih banyak diarahkan kepada usaha-usaha yang bersifat preventif dan mengaktualisasikan nilai-nilai ketaqwaan kepada Tuhan Yang Maha Esa".⁴⁴

Kebijakan non penal memiliki cakupan yang luas, meliputi berbagai upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan melalui pendekatan sosial, budaya, ekonomi, pendidikan, dan lain-lain. Kebijakan ini bertujuan untuk meminimalisir faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya tindak pidana.

Kebijakan non penal memiliki beberapa tujuan dan manfaat, antara lain:

⁴² Barda Nawawi Arief, *Op.Cit*, 2020, hlm 67.

⁴³ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Jakarta: Alumni, 2018, hal 112

⁴⁴ Muladi, Upaya Non Penal dalam Penanggulangan Kejahatan, *Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi*, 3 (2), 2019, hal 27.

- 1) Pencegahan Kejahatan. Tujuan utama dari kebijakan non penal adalah mencegah terjadinya tindak pidana atau kejahatan. Dengan menerapkan upaya-upaya non penal seperti pendidikan, perbaikan lingkungan sosial, peningkatan kesejahteraan masyarakat, dan lain-lain, diharapkan dapat mengurangi faktor-faktor penyebab terjadinya kejahatan.
- 2) Penanggulangan Akar Masalah. Kebijakan non penal berupaya menanggulangi akar permasalahan yang menyebabkan terjadinya kejahatan. Pendekatan ini tidak hanya menangani gejala atau dampak dari kejahatan, tetapi juga mengatasi faktor-faktor pemicu seperti kemiskinan, rendahnya pendidikan, konflik sosial, dan sebagainya.
- 3) Membangun Kesadaran Hukum. Salah satu manfaat kebijakan non penal adalah membangun kesadaran hukum di masyarakat. Melalui upaya-upaya seperti penyuluhan hukum, kampanye anti-kejahatan, dan edukasi kepada masyarakat, diharapkan dapat meningkatkan pemahaman dan ketaatan terhadap hukum serta menciptakan budaya hukum yang baik.
- 4) Menciptakan Lingkungan yang Kondusif. Dengan menerapkan kebijakan non penal, diharapkan dapat menciptakan lingkungan yang kondusif bagi masyarakat untuk hidup aman dan tertib. Lingkungan yang baik, seperti lingkungan sosial yang harmonis, penegakan hukum yang adil, dan ketersediaan lapangan kerja, dapat mengurangi potensi terjadinya kejahatan.

- 5) Melibatkan Partisipasi Masyarakat. Kebijakan non penal melibatkan partisipasi aktif dari masyarakat dalam upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan. Hal ini dapat meningkatkan rasa kepemilikan dan tanggung jawab bersama dalam menjaga keamanan dan ketertiban di lingkungan masyarakat.⁴⁵

Secara keseluruhan, kebijakan non penal bertujuan untuk menciptakan kondisi sosial yang lebih baik dan mencegah terjadinya kejahatan secara preventif, sehingga dapat mengurangi beban sistem peradilan pidana dan meningkatkan keamanan serta kesejahteraan masyarakat. Kebijakan non penal memiliki peran penting dalam mendukung sistem peradilan pidana yang ada. Meskipun kebijakan non penal berada di luar lingkup sistem peradilan pidana, namun upaya-upaya pencegahan kejahatan melalui kebijakan non penal dapat memberikan dampak positif terhadap kinerja sistem peradilan pidana.

D. Tinjauan Umum Kepolisian Lalu Lintas

Menurut Satjipto Raharjo polisi merupakan alat negara yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memberikan pengayoman, dan memberikan perlindungan kepada masyarakat.⁴⁶ Selanjutnya Satjipto Raharjo yang mengutip pendapat Bitner menyebutkan bahwa apabila hukum bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat, diantaranya melawan kejahatan. Akhirnya

⁴⁵ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta: Kencana, 2017, hal 77.

⁴⁶ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hal 111

polisi yang akan menentukan secara konkrit apa yang disebut sebagai penegakan ketertiban.

Polisi memiliki arti yang berbeda antara sekarang dan pada awal ditemukannya istilah polisi itu sendiri. Pertama kali istilah Polisi ditemukan pada abad sebelum masehi di Yunani yaitu “*Politea*” yang berarti seluruh pemerintahan negara kota. Lalu pengertiannya berkembang menjadi kota dan juga dipakai untuk menyebut semua usaha kota. Karena pada masa itu kota-kota merupakan negara-negara yang berdiri sendiri yang disebut juga dengan polis, maka *politeia* atau *polis* berarti semua usaha yang tidak saja menyangkut pemerintahan negara kota saja, tetapi juga termasuk urusan-urusan keagamaan. Pada abad ke-14 dan 15 oleh karena perkembangan zaman, urusan dan kegiatan keagamaan menjadi semakin banyak, sehingga perlu diselenggarakan secara khusus. Akhirnya urusan agama dikeluarkan dari usaha *politeia*, maka istilah *politeia* atau Polisi tinggal meliputi usaha dan urusan keduniawian saja.⁴⁷ Dari istilah *politeia* dan polis itulah kemudian timbul istilah *lapolice* (Perancis), *politeia* (Belanda), *police* (Inggris), *polzei* (Jerman) dan Polisi (Indonesia).⁴⁸ Kini istilah polisi diartikan sebagai Badan pemerintah (sekelompok pegawai negeri) yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum, pegawai negeri yang bertugas menjaga keamanan dan ketertiban umum.

Polisi merupakan alat negara yang bertugas memelihara keamanan, memberikan perlindungan, dan menciptakan ketertiban masyarakat. Dalam Kamus

⁴⁷ Warsito Hadi Utomo, *Hukum Kepolisian di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka, 2005, hal 5

⁴⁸ *Ibid*, hal 9

Besar Bahasa Indonesia, polisi diartikan: 1) sebagai badan pemerintah yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum (menangkap orang yang melanggar undang-undang dsb.), dan 2) anggota dari badan pemerintahan (pegawai negara yang bertugas menjaga keamanan).

Polisi lalu lintas merupakan unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Satlantas bertugas melaksanakan Turjawali lalu lintas, Pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas. Satlantas sesuai dengan Pasal 59 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres menyelenggarakan fungsi, yaitu:

- a) pembinaan lalu lintas kepolisian;
- b) pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;

- c) pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas);
- d) pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;
- e) pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya;
- f) pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
- g) perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.⁴⁹

Berdasarkan Pasal 62 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres Satlantas dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

- a) Urusan Pembinaan Operasional (Urbinopsnal), yang bertugas melaksanakan pembinaan lalu lintas, melakukan kerja sama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu lintas, pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan Kamseltibcarlantas, perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan;

⁴⁹ Pasal 59 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres

- b) Urusan Administrasi dan Ketatausahaan (Urmintu), yang bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan;
- c) Unit Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan dan Patroli (Unitturjawali), yang bertugas melaksanakan kegiatan Turjawali dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum;
- d) Unit Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Unitdikyasa), yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan Dikmaslantas;
- e) Unit Registrasi dan Identifikasi (Unitregident), yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi; dan
- f) Unit Kecelakaan (Unitlaka), yang bertugas menangani kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

Polantas merupakan bagian dari Polri yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk mencapai ketentraman terutama yang menyangkut lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat dalam bidang lalu lintas akan berpengaruh terhadap kualitas hidup masyarakat karena dalam kehidupan masyarakat yang modern seperti saat ini lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitas. Banyaknya masalah atau gangguan dalam lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan, maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor merupakan permasalahan yang mengganggu masyarakat. Terkait dengan pelayanan tersebut, adapun visi dan misi dari polisi lalu lintas yaitu:

Menjamin tegaknya hukum di jalan yang bercirikan perlindungan, pengayoman, pelayanan masyarakat yang demokratis sehingga terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Mewujudkan masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada Polantas sebagai pelindung, pengayoman dan pelayanan masyarakat bidang lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

48

E. Penyelesaian Alternatif Perkara Pidana dalam Perspektif Hukum Islam

Penanggulangan dan pencegahan tindak pidana dengan menggunakan hukum pidana (*panal aflication*) dan dengan tidak menggunakan pidana (*without panal*) tetapi menggunakan sarana lain diluar hukum pidana. Yaitu melakukan pencegahan dengan melihat penyebab terjadinya kejahatan. Masalah-masalah sosial dan masalah kemanusiaan, ekonomi dan lain-lain dapat menyebabkan terjadinya kejahatan. Pengintegralan kedua pendekatan ini perlu dilakukan dalam rangka pencegahan dan penanggulan kejahatan. Hukum pidana Islam (*Fiqh Jinayah*) mengenal 3 (tiga) model dalam menyelesaikan tindak pidana (*jarimah*) *qishas-diyat* yaitu tindak pidana (*jarimah*) pembunuhan biasa atau pembunuhan karena kelalaian, berikut 3 model tersebut:

- 1) Model penyelesaian qishas;
- 2) Model penyelesaian maaf-*diyat*;
- 3) Model maaf.⁵⁰

Ketiga model ini diterapkan dalam praktik peradilan pidana Islam sampai saat ini dan dalam perkembangan sistem peradilan pidana modern saat ini dikenal dengan model penyelesaian restorative justice yaitu pola penyelesaian dengan pendekatan

⁵⁰ Hambali Yusuf, Saifullah Basri, Model Penyelesaian Alternatif Perkara Pidana dalam Hukum Islam dan Releansinya dengan Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia, *Legality*, 26 (1), Maret-Agustus 2018, hal 55

keadilan substantif dalam masyarakat, bukan pola penegakan hukum dengan pola keadilan undang-undang atau keadilan formal.

- 1) Model pertama adalah penyelesaian model qishas-diyat dapat ditelusuri dengan cara penyelesaian menggunakan litigasi dan non litigasi. Cara atau model penyelesaian dengan litigasi yaitu menerapkan qishas atau balasan setimpal jika pelaku tidak mendapat maaf dari korban, Pengadilan yang akan memutuskan untuk menyatakan bahwa pelaku jarimah dieksekusi qishas.
- 2) Model kedua adalah penyelesaian jarimah yaitu menerapkan cara non litigasi atau negosiasi dimana penyelesaian dilakukan dengan negosiasi damai antara korban dengan pelaku dengan cara bahwa pelaku jarimah diberi maaf oleh korban atau keluarga korban dengan cara membayar diyat atau kerugian jika cara ini disepakati maka pembayaran diyat dapat membebaskan pelaku *jarimah* dari hukuman *qishas*.
- 3) Model ketiga yaitu pola penyelesaian pemberian maaf dari korban atau keluarga korban tanpa membayar diyat ataupun denda tetapi hakim bisa menghukum pelaku *jarimah diyat* dengan *ta'zir*.⁵¹

Menurut konsep pidana Islam pembunuhan sengaja atau pembunuhan- tidak sengaja tidak merusak tertiban umum, sebab masyarakat tidak merasakan akan akibat takut atau resah atau berpikiran akan menjadi korban berikutnya. Pelaku jarimah ini

⁵¹ *Ibid*, hal 56

hanya menaruh niat jahat pada korban saja, maka atas dasar berpikir inilah maka sesungguhnya yang harus dilindungi itu adalah korban dan keluarga korban.

Sesungguhnya dalam konsep model penyelesaian jarimah qishas-diyat ini terkandung nilai keluhuran akhlak dan kasih sayang, dimana dalam praktik peradilan Rasulullah selalu mengedepankan kasih sayang dengan moral dalam menyelesaikan jarimah qishas-diyat. Nabi mendorong supaya tidak menggunakan pembalasan naumn mengedepankan pemberian maaf: “sepengetahuan saya setiap ada perkara qishas dilaporkan kepada Rasulullah SAW, maka beliau selalu memerintahkan agar dimaafkan” (HR Annas bin Malik). Sehubungan dengan pemaafan para ulama sepakat tentang pemaafan qishas, bahkan lebih utama dari pada menuntutnya. Hal ini didasarkan pada firman Allah:

“Maka barang siapa mendapat pemaafan dari saudaranya, hendaklah ia mengikutinya dengan baik, dan membayar diyat (tebusan) dengan baik pula. Yang demikian itu keringanan dan rahmat dari Tuhanmu. Barang siapa melampaui batas setelah itu, maka ia akan mendapat azab yang pedih” (QS. 2:178).

“Barangsiapa siapa melepaskan (hak qishas) nya, maka itu (menjadi) penebus dosa baginya...” (QS. 5:45).

Dari kedua firman Allah, Swt di atas jelaslah bahwa Hukum pidana Islam mengedepankan penyelesaian dengan mengedepankan pemaafan dari pada membalas. Inilah salah satu model penyelesaian yang solutif. Penyelesaian jarimah model ini sekaligus membantah dan meluruskan tentang Hukum pidana Islam atas pikiran pendapat masyarakat barat bahwa hukum pidana Islam bar-bar dengan hukuman

qishas-nya sebagai pembalasan jiwa dibalas jiwa, melukai dibalas dilukai. Dikatakan ini tidak cocok dengan peradaban manusia modern.

Pengaturan Model penyelesaian jarimah qishas-diyat secara legalistik dirumuskan dalam Kitab Suci AL-Quran dan Al-Hadist. Pengaturannya secara tegas dan termasuk ayat Qoth'i dalam Al-Quran dan Al-Hadist sehingga tidak menimbulkan perbedaan dalam memahaminya.

Jarimah qishas-diyat diatur secara khusus dalam Al-Quran dan Al-Hadist yang terdiri dari jarimah pembunuhan sengaja, pembunuhan tidak sengaja dan penganiayaan semi sengaja dan tidak sengaja. Formulasi hukuman jarimah qishas-diyat dalam hukum pidana Islam adalah unik. Tidak seperti hukum positif Barat yang menggolongkan kejahatan pembunuhan atau penganiayaan dalam aspek pidana murni, hukum Islam menyertakan aspek perdatanya. Sebagaimana yang dikatakan Daud Ali "hukum Islam tidak membedakan (dengan tajam) antar hukum perdata dengan hukum publik. Ini disebabkan karena menurut sistem hukum Islam pada hukum perdata terdapat segi-segi publik dan pada hukum publik ada segi-segi perdatanya".⁵² Bahkan menurut Syahrur aspek ini yang lebih dominan meskipun tidak mengabaikan aspek pidananya.⁵³

Bila dalam perspektif hukum positif kejahatan tersebut menyangkut kepentingan publik, sehingga wewenang untuk menjatuhkan hukuman sepenuhnya ada di tangan negara, tanpa campur tangan korban sedikitpun untuk menghapus atau

⁵² Mohammad Daud Ali, *Asas-Asas Hukum Islam (hukum Islam II): Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Islam di Indonesia*. CV Raja Wali, Jakarta. 1991, hal 52

⁵³ Muhammad Syahrur, *Limitasi Hukum Pidana Islam*, Wali Songo Press, 2008, Semarang. hal

mengganti hukuman. Sementara dalam hukum pidana Islam pihak korban atau para walinya bisa memaafkan hukuman qishas untuk diganti dengan hukuman diyat yang diserahkan kepada mereka. Sebagaimana firman Allah dalam Surat Al-Isra':

“...dan barang siapa dibunuh secara zalim, maka sungguh kami telah memberi kekuasaan kepada walinya...”(QS. 17:33).

Menurut tafsir Kementerian Agama maksud kekuasaan disini ialah hak ahli waris yang terbunuh atau penguasa untuk menuntut *qishas* atau *diyat*. Model penyelesaian *jarimah qishas-diyat* dalam hukum pidana Islam yang melibatkan korban tidak dirumuskan dalam ketentuan tertulis layaknya dalam sistem model penyelesaian kasus pidana Indonesia yang menggunakan mekanisme sistem peradilan pidana yang menggunakan hukum formil, hukum materiil, dan hukum pelaksanaan. Dalam hukum Pidana Islam sepenuhnya diselesaikan diluar sistem peradilan pidana. Model penyelesaian *jarimah qishas diyat* ini sesungguhnya diadopsi oleh hukum adat. Ketentuan penyelesaiannya dilakukan dalam majelis peradilan adat. Model penyelesaian diluar peradilan pidana sesungguhnya sudah dimulai dengan gagasan *restorative justice*. Model penyelesaian ini menghendaki pelibatan korban, masyarakat dan pelaku dalam menyelesaikan tindak pidana. Kendati dalam pelaksanaannya masih terbatas pada tindak pidana pelanggaran yang diancam dengan pidana denda. Sebagaimana yang terdapat di dalam Pasal 82 KUHP telah adanya penyelesaian diluar pengadilan (*afdoening buiten proces*).

Demikian juga model penyelesaian tindak pidana anak yang diatur dalam Undang-undang nomor 11 tahun 2012 adanya penyelesaian diversi dalam perkara anak. Anak yang berkonflik dengan hukum pidana yang diancam dengan pidana dibawah lima tahun harus dilakukan penyelesaian dengan diversi melibatkan korban, masyarakat dan pelaku penyelesaian tidak menggunakan hukum pidana. Model penyelesaian model hukum pidana *qishas diyat* sangat relevan dijadikan model penyelesaian tindak pidana yang hanya merugikan korban, dan tidak merugikan masyarakat dan negara untuk dimasukkan dalam rancangan perubahan KUHP Indonesia.

Model penyelesaian perkara pidana menurut hukum Islam sangat relevan dengan pembaharuan hukum pidana Indonesia. Terdapat beragam parameter yang bisa menjadi tolok ukur serta ukuran relevansi hukum Islam dalam rangka pembaharuan hukum pidana Nasional (KUHP). Persepektif hukum Islam dalam konstitusi UUD 1945. Di bawah Bab Agama, dalam Pasal 29 ayat (1) UUD 1945 dinyatakan bahwa Negara (Republik Indonesia) berdasarkan atas Ketuhanan Yang Maha Esa. Menurut Hazairin dalam bukunya *Demokrasi Pancasila* yang dikutip oleh Daud Ali⁵⁴: (1) Dalam negara Republik Indonesia tidak boleh terjadi berlaku sesuatu yang bertentangan dengan kaidah-kaidah Islam bagi ummat Islam, atau yang bertentangan dengan kaidah-kaidah agama Nasrani bagi ummat Nasrani, atau yang bertentangan dengan kaidah-kaidah ummat Hindu-Bali bagi orang-orang Hindu-Bali, atau bertentangan dengan

⁵⁴ Mohammad Daud Ali, *Op.Cit.* 1991, hal 7

kaidah-kaidah kesusilaan bagi orang-orang Budha. Ini berarti bahwa di dalam Negara Republik Indonesia tidak boleh berlaku atau diberlakukan hukum yang bertentangan dengan norma-norma (hukum) agama dan norma kesusilaan bangsa Indonesia; (2) Negara Republik Indonesia wajib menjalankan syari'at Islam bagi orang Islam, syari'at Nasrani bagi orang Nasrani, dan syari'at Hindu-Bali bagi orang Bali.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Instrumen Ketentuan Pidana dalam Ruang Lingkup Tindak Pidana Lalu Lintas

Salah satu politik hukum, dalam penyusunan suatu Rancangan Undang-Undang (yang selanjutnya disebut RUU), merupakan penentuan sanksi pidana, baik penentuan pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, maupun pidana denda, termasuk pidana tambahannya. Dalam penentuan sanksi pidana, selain memahami kriminalisasi dan dekriminalisasi beberapa perbuatan tertentu, dituntut adanya penelitian dan pemikiran terhadap masalah kebijakan penentuan pidana (*criminal policy*).⁵⁵

Terkait dengan penentuan pidana suatu perbuatan yang dikriminalisasi, Sudarto mengingatkan bahwa: (1) penggunaan hukum pidana harus memperhatikan tujuan

⁵⁵ Suhariyono AR, Perumusan Sanksi Pidana dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, *Perspektif*, XVII (1), Januari 2012, hal 20

pembangunan nasional, yaitu mewujudkan masyarakat adil makmur yang merata materiel dan spiritual berdasarkan Pancasila; sehubungan dengan itu maka (penggunaan) hukum pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan dan juga mengadakan penguguran terhadap tindakan penanggulangan itu sendiri, demi adanya kesejahteraan dan pengayoman masyarakat; (2) Perbuatan yang diusahakan untuk dicegah atau ditanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan "perbuatan yang dikehendaki" yaitu perbuatan yang mendatangkan kerugian (materiel dan atau spiritual) atas warga masyarakat; (3) penggunaan hukum pidana harus pula memperhitungkan prinsip "biaya dan hasil" (*cost and benefit principle*); (4) Penggunaan hukum pidana harus pula memperhatikan kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum, yaitu jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*).⁵⁶

Pada umumnya, pembentuk undang-undang selalu mengatakan bahwa salah satu usaha penanggulangan kejahatan adalah dengan menggunakan hukum pidana dan sanksinya berupa pidana. Namun demikian, tujuan yang bagaimana yang ingin dicapai orang dengan suatu pidana itu, sampai sekarang belum terdapat kesamaan pendapat di antara para sarjana. Dalam praktik pemidanaan yang ada di Indonesia, dapat diketahui bahwa pemikiran orang mengenai pidana dan pemidanaan dewasa ini sedikit banyak masih dipengaruhi oleh pemikiran-pemikiran pada beberapa abad yang lalu (retributif), walaupun sekarang ini sudah mulai berubah sesuai dengan perkembangan zaman, ilmu

⁵⁶ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni. 1983, hal 35-41

pengetahuan yang baru, terutama ilmu kriminologi, dan adanya pembaruan-pembaruan dalam sistem pemidanaan di berbagai negara.

Pada dasarnya, pidana itu ditujukan sebagai suatu penderitaan atau nestapa bagi pelaku tindak pidana atas kesalahannya. Adanya penderitaan tersebut dalam bentuk pidana telah mengakibatkan hukum pidana mendapatkan tempat tersendiri di antara hukum yang lain, yang mana menurut pendapat para sarjana, hukum pidana itu dipandang sebagai *ultimum remedium* atau sebagai upaya terakhir yang harus dipergunakan untuk memperbaiki tingkah laku manusia.⁵⁷ Van Bemmelen menyatakan bahwa hukum pidana itu mempunyai tempat sendiri dibandingkan dengan hukum yang lain karena negara diberi kekuasaan untuk menimbulkan penderitaan dengan sengaja.⁵⁸ Wajar jika orang menghendaki agar hukum pidana itu di dalam penyusunan (pembentuk undang-undang) dan penerapannya harus disertai dengan pembatasan yang ketat, dalam arti yang rasional dan proporsional.

Hukum pidana sebagai *ultimum remedium*, harus disadari bahwa selain memperhatikan hal di atas (rasional dan proporsional), pembentuk undang-undang juga harus mempertimbangkan mengenai perbuatan yang akan dijadikan tindak pidana dan sanksi apa yang sebaiknya digunakan atau dikenakan kepada pelaku. Pada saat pembentuk undang-undang menetapkan untuk adanya sanksi pidana dalam suatu undang-undang, maka kebijakan penentuan pidana tersebut tidak terlepas dari

⁵⁷ P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar...Op.Cit.* 2014, hal 16-17

⁵⁸ J.M van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, Jakarta, Bina Cipta, 1984, hal 13

kebijakan penghilangan kemerdekaan atau pembebanan hak seseorang yang langsung terkait dengan hak asasi manusia yang dilegalisasi.

Berdasarkan pengkajian terhadap beberapa literatur dapat diketahui bahwa istilah tindak pidana pada hakikatnya merupakan istilah yang berasal dari terjemahan kata *strafbaarfeit* atau *delict* dalam bahasa Belanda. *Strafbaarfeit* itu adalah kelakuan (*handeling*) yang diancam dengan pidana, yang bersifat melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan dan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggung jawab.⁵⁹

Istilah tindak pidana dipakai sebagai terjemah dari istilah *strafbaarfeit* atau *delict*. *Strafbaarfeit* terdiri dari tiga kata, yaitu *straf*, *baar*, dan *feit*, secara *literlijk*, kata *straf* artinya pidana, *baar* artinya dapat atau bisa dan *feit* adalah perbuatan. Kaitannya dengan istilah *strafbaarfeit* secara utuh, ternyata *straf* diterjemahkan juga dengan kata hukum. Sudah lazim hukum itu adalah terjemahan dari kata *recht*, seolah-olah arti *straf* sama dengan *recht*. Untuk kata *baar*, ada dua istilah yang digunakan yaitu boleh dan dapat sedangkan kata *feit* digunakan empat istilah yaitu, tindak, peristiwa, pelanggaran, dan perbuatan.⁶⁰

Adapun dasar-dasar pembedaan tindak pidana sebagai berikut:

- a. Dibedakan antara kejahatan (*misdrijven*) dengan pelanggaran (*overtredingen*) menurut sistem kitab undang-undang hukum pidana yang terdapat pada buku II

⁵⁹ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana ...Op.Cit*, 2011, hal. 61.

⁶⁰ Adami Chazawi, *PelajaranOp.Cit*, 2011, hal 69.

yang mengatur tentang kejahatan dan pelanggaran (*overtredingen*) yang diatur dalam buku III;

- b. Dibedakan antara pidana formil dan pidana materiil berdasarkan cara merumuskannya;
- c. Dibedakan antara tindak pidana yang dilakukan dengan sengaja (*doleus delict*) dan tindak pidana yang dilakukan dengan tidak sengaja (*culpose delicten*) berdasarkan bentuk masalahnya;
- d. Dibedakan antara tindak pidana aktif/positif (*delicta omissionis*) dengan tindak pidana negatif (*delicta omissionis*) berdasarkan macam perbuatan nya;
- e. Dibedakan antara tindak pidana langsung atau seketika dengan tindak pidana yang terjadi yang berlangsung lama atau berlangsung terus berdasarkan jangka waktu terjadi;
- f. Dibedakan antara tindak pidana umum dan tindak pidana khusus berdasarkan sumbernya;
- g. Dibedakan berdasarkan antara delik *communia* yang dilakukan oleh siapa saja dan *proria* yang dilakukan oleh orang yang memiliki kualitas pribadi tertentu yang dilihat dari subjek hukumnya;
- h. Dibedakan tindak pidana biasa (*gewone delicten*) dengan tindak pidana aduan (*klachtdelicten*) yang dibedakan berdasarkan perlu atau tidak pengaduan dalam penuntutan;

- i. Dibedakan antara tindak pidana pokok (*eenvoudige delicten*), tindak pidana yang diperberat (*gekwalficeerde delicten*) dan tindak pidana yang diperingan (*geprivilegieerd delict*) dibedakan berdasarkan berat ringannya pidana yang diancamkan;
- j. Tindak pidana terhadap nyawa dan badan, terhadap harta benda, terhadap kesusilaan dan lain sebagainya berdasarkan kepentingan umum yang dilindungi oleh undang-undang maka tidak terbatas macamnya karena tergantung dari kepentingan hukum yang melindungi;
- k. Dibedakan tindak pidana tunggal dengan tindak pidana berangkai dilihat dari sudut perbuatan itu dilakukan berapa kali untuk menjadi larangan.⁶¹

Tindak pidana dalam kehidupan sehari-hari dapat terjadi dimanapun, kapan pun, siapa pun dapat melakukan dan terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung. Tanpa terkecuali tindak pidana yang berkaitan dengan lalu lintas, mengingat lalu lintas merupakan kegiatan penunjang utama kehidupan sehari-hari. Mobilitas masyarakat yang sangat tinggi, sarana prasarana yang belum memadai, rendahnya kesadaran masyarakat akan keselamatan berlalu lintas menjadikan salah satu faktor penyebab tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Hal ini terus mendapatkan perhatian dari berbagai pihak untuk sebisa mungkin diminimalisir.

⁶¹ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana (Stelsel pidana, Tindak Pidana, teori-teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana)*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002, hal 121-122

Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan.⁶² Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya.⁶³ Menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah (1) perjalanan bolak-balik; (2) perihal perjalanan di jalan dan sebagainya; (3) perhubungan antara sebuah tempat.⁶⁴ Subekti juga memberikan definisi tentang lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya.⁶⁵ Sedangkan secara yuridis menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

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.

Perbuatan-perbuatan menurut sistem Kitab Undang-undang Hukum Pidana (selanjutnya disebut KUHP) kita dibagi atas kejahatan dan pelanggaran. “Perbedaan ini dalam kepustakaan terkenal dengan adanya perbedaan kuantitatif, yaitu

⁶² Mohammad Ali dan Mohammad Asrori. *Psikologi Remaja ...Op.Cit.*, 2009, hal 214

⁶³ Naning, Ramdlon, *Menggairahkan KesadaranOp.Cit*, 2000, hal 82

⁶⁴ W.J.S. Purwodarminto, *Kamus UmumOp.Cit*, 1996, hal 274

⁶⁵ Subekti, *Pokok-PokokOp.Cit*, 1995, hal 183

menitikberatkan pada berat dan ringannya ancaman pidana”.⁶⁶ Selain itu juga mengenai acara pemeriksaan biasa, sedangkan pada pelanggaran menggunakan acara pemeriksaan cepat. Salah satu pelanggaran yang menggunakan acara pemeriksaan cepat adalah perkara pelanggaran lalu lintas jalan, yaitu perkara pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan (Pasal 211 Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana selanjutnya disebut KUHAP). Suatu pelanggaran lalu lintas jalan merupakan salah satu bentuk pelanggaran terhadap hukum yang berlaku sehingga merupakan bentuk perbuatan pidana, unsur yang menonjol adalah unsur kesalahan yaitu bahwa perbuatan yang dilakukan itu haruslah perbuatan yang salah yang berupa kealpaan atau kesengajaan, merupakan suatu kesengajaan apabila pada waktu melakukan perbuatan atau melalaikan kewajiban itu seseorang mengetahui atau dapat memikirkan bahwa akibat perbuatan itu pasti akan timbul dan ia tidak mengadakan usaha untuk mencegah akibat yang akan timbul tersebut.⁶⁷

Oleh karena ada unsur kesalahan tersebut, maka suatu pelanggaran lalu lintas jalan mendapatkan pertanggungjawaban dari si pelaku. Jika terjadi pelanggaran lalu lintas jalan, pelaksanaan atau penegakan hukum itu diserahkan kepada penguasa, dalam hal ini adalah kekuasaan kehakiman. 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.

⁶⁶ Moeljatno, *Asas-Asas...Op.Cit*, 2008, hal 72.

⁶⁷ Krisna Wahyuningrum, Pengaruh Sanksi Pidana Lalu Lintas Terhadap Kesadaran Berkendara di Surabaya, *Jurnal Judiciary*, 1 (1), 2017, hal 52

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 UULAJ.

Dalam hukum pidana, keberlakuan UU LLAJ sejatinya memiliki relevansi pada ranah hukum pidana khusus. Secara umum, Wirjono Prodjodikoro menegaskan bahwa hukum pidana khusus merupakan ketentuan hukum pidana yang baik secara formil maupun materil memiliki “penyimpangan” atau perbedaan dengan hukum pidana pada umumnya.⁶⁸ Karakteristik khusus dalam hukum pidana khusus dapat berupa hukum materilnya maupun pada hukum formilnya. Namun, secara umum, karakter khusus dalam hukum pidana berkaitan dengan substansi yang sifatnya khusus dan berada di luar KUHP. UU LLAJ sebagai bagian dari hukum pidana khusus yang berfokus pada pengaturan hukum mengenai lalu lintas sejatinya diterapkan pada tindak pidana yang berkaitan dengan lalu lintas atau adanya laka lantas.

Pentingnya pengaturan hukum pidana dalam berlalu lintas setidaknya didasarkan pada dua argumentasi, yaitu: pertama, hukum pidana sebagaimana yang dianut dalam KUHP sejatinya terbagi menjadi dua, yaitu kejahatan dan pelanggaran.⁶⁹

Kejahatan merupakan suatu *mala per se* atau segala sesuatu yang sudah “dari

⁶⁸ Sabungan Sibarani, Tindak Pidana Kealpaan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta, *Yure Humano*, 3 (2), 2019, hal 79

⁶⁹ Femmy Silaswaty Faried, Hadi Mahmud, dan Suparwi, Mainstreaming Restorative Justice in Termination of Prosecution in Indonesia, *Journal of Human Rights, Culture and Legal System*, 2 (1), 2022, hal 68

sananya” merupakan suatu tindakan yang tidak bermoral.⁷⁰ Akan tetapi, pelanggaran berkarakter *mala prohibita* yaitu suatu yang tidak baik dan dianggap mengganggu ketertiban sebagaimana yang diputuskan oleh aparat yang berwenang. Dalam konteks ini, maka pengaturan hukum pidana dalam berlalu lintas sejatinya mengatur pada aspek pelanggaran. Kedua, salah satu karakteristik utama dari hukum adalah sebagai *social engineering* yang orientasinya adalah mewujudkan masyarakat untuk bersikap berdasarkan nilai-nilai tertentu.⁷¹ Dalam kaitannya dengan berlalu lintas, maka sebagai *social engineering* hadirnya UU LLAJ diharapkan dapat mengatur serta mengajak masyarakat untuk berkendara yang baik, sesuai, serta meminimalisasi adanya hal-hal yang tidak diinginkan.

Sanksi pidana sendiri menurut M. Sholehuddin bahwa sanksi pidana bertujuan memberikan penderitaan istimewa (*bijzonder leed*) kepada pelanggar supaya ia merasakan akibat perbuatannya dan penekanannya terletak pada apa dan bagaimana tujuan ditetapkannya sanksi dalam hukum itu untuk (calon) terpidana. “Selain ditujukan pada pengenaan penderitaan terhadap pelaku, sanksi pidana juga merupakan bentuk pernyataan pencelaan terhadap perbuatan si pelaku”.⁷²

Salah satu bentuk pengendalian sosial yang efektif bagi masyarakat dalam menggunakan lalu lintas dan angkutan jalan adalah peraturan lalu lintas yakni Undang-

⁷⁰ Emima Alistar (Hîrlav), *The Relation Between Law and Morality*, Dimitrie Cantemir Christian University: Research Association For Interdisciplinary Studies, May 2019, hal 2–4

⁷¹ Harpani Matnuh, *Law as a Tool of Social Engineering*, 1st International Conference on Social Sciences Education Multicultural, 147, 2018, hal 118–120

⁷² M.Sholehuddin, *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2003, hal 32.

undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dijabarkan lebih lanjut pada Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Adapun peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dibuat karena adanya tujuan yakni:

- a. 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;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Secara konseptual terdapat tujuh pengelompokan di dalam struktur peraturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang diatur di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu (1) peraturan mengenai Jalan dan Lalu Lintas; (2) peraturan mengenai kendaraan; (3) peraturan mengenai pengemudi; (4) peraturan mengenai industri transportasi; (5) *road user charges*; (6) Sanksi bagi pelanggar peraturan lalu lintas; (7) Standar-standar lalu lintas.

Segala perbuatan yang bertentangan terhadap Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tersebut merupakan tindak pidana, oleh karena itu seperti halnya norma hukum lainnya segala bentuk pelanggaran yang dilakukan tentunya terdapat akibat hukum berupa sanksi yang akan diberikan terhadap

pelanggar undang-undang tersebut. Sanksi yang diberikan bisa berupa sanksi administrasi dan sanksi pidana yang berupa sanksi penjara, kurungan, dan denda.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk tiap-tiap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, pelanggaran lalu lintas jalan diklasifikasikan menjadi tiga jenis pelanggarannya, yaitu pelanggaran lalu lintas ringan; pelanggaran lalu lintas sedang; dan pelanggaran lalu lintas berat. Pembagian klasifikasi berdasarkan jenis pelanggaran, pada dasarnya dipergunakan sebagai patokan penentuan besarnya denda serta pidana kurungan maupun pidana penjara maksimal 6 (enam) bulan penjara bagi masing-masing jenis pelanggaran lalu lintas. Berikut ini adalah ketentuan pidana Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dibedakan menurut jenis pelanggarannya:⁷³

1. Pelanggaran lalu lintas ringan

- a) Pasal 275 Ayat 1 bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- b) Pasal 276 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana

⁷³ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- c) Pasal 278 bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- d) Pasal 282 bahwa setiap Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Polri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- e) Pasal 285 Ayat 1 bahwa setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana

kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- f) Pasal 287 Ayat 3 bahwa setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- g) Pasal 287 Ayat 4 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- h) Pasal 287 Ayat 4 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama

1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- i) Pasal 288 Ayat 2 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- j) Pasal 289 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- k) Pasal 290 bahwa setiap orang yang mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- l) Pasal 291 Ayat 1 bahwa setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- m) Pasal 291 Ayat 2 bahwa setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- n) Pasal 292 bahwa setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- o) Pasal 293 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- p) Pasal 294 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- q) Pasal 295 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- r) Pasal 300 bahwa setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah, tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- s) Pasal 302 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126

dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

t) Pasal 304 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

u) Pasal 306 bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

2. Pelanggaran lalu lintas sedang

a) Pasal 279 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- b) Pasal 280 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- c) Pasal 284 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- d) Pasal 285 Ayat 2 bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- e) Pasal 286 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- f) Pasal 287 Ayat 1 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- g) Pasal 287 Ayat 2 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- h) Pasal 287 Ayat 5 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi

atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- i) Pasal 288 Ayat 1 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- j) Pasal 288 Ayat 2 bahwa setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- k) Pasal 296 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

- l) Pasal 298 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- m) Pasal 305 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- n) Pasal 307 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan

pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- o) Pasal 308 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek, tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek, tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

3. Pelanggaran lalu lintas berat

- a) Pasal 273 Ayat 1 bahwa setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- b) Pasal 273 Ayat 4 bahwa penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara

paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

- c) Pasal 281 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- d) Pasal 297 bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- e) Pasal 309 bahwa setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Dari bentuk-bentuk pelanggaran yang sering terjadi sebagaimana disebutkan di atas, permasalahan yang sering terjadi pada kondisi lalu lintas di Indonesia telah menimbulkan dampak yang menciptakan berbagai masalah seperti tingginya angka

kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan rambu lalu lintas maupun pada jalan raya, keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki menjadi terancam, kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang tidak mengikuti perintah yang diberikan petugas pengatur lalu lintas jalan, dan kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa menjadi budaya melanggar peraturan.⁷⁴

Adapun sanksi berat yang pada lingkup lalu lintas yaitu terkait kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat bahkan mati ada 2 peraturan. Peraturan yang pertama ada pada KUHP dan yang kedua adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan menjelaskan sanksi-sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Kedua peraturan tersebut sama-sama mengatur tindak pidana yang karena kesalahannya mengakibatkan korban luka bahkan mati. Sanksi yang ada pada KUHP terdapat pada Pasal 359 dan Pasal 360, sedangkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur pada Pasal 310 dan Pasal 311. KUHP mengatur tentang karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati atau luka-luka, sedangkan dalam UU LLAJ mengatur tentang karena kelalaiannya dan kesengajaannya.

Hukum pidana sendiri sejatinya mengenal dua aspek dasar kesalahan yaitu kelalaian (*culpa*) dan kesengajaan (*dolus*).⁷⁵ Kesalahan dalam hukum pidana menempati hal yang prinsipil karena hanya dengan kesalahanlah orang dapat dipidana.

⁷⁴ Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, Analisis Yuridis Penerapan Aturan dan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor, *Jurnal Lex Publica*, 1 (1), November 2014, hal 52

⁷⁵ Junia Rakhma Putri, Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Melalui Pendekatan Keadilan Restoratif, *Soumatera Law Review*, 4 (1), 2021, hal 86

Hal ini senada dengan asas dalam hukum pidana yang berbunyi *geen straf zonder schuld* yang secara harfiah bermakna bahwa tiada kesalahan tanpa adanya pidana.⁷⁶ Hal ini berimplikasi bahwa hanya kesalahanlah yang dapat menjadikan dasar bahwa orang itu dipidana. Menentukan kesalahan seseorang juga harus tegas dengan diuraikan bentuk dan jenis kesalahannya yang didasarkan pada hukum tertulis.

Terkait 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.

Secara implikasi, sanksi pidana berat dapat dikenakan pada insiden kecelakaan lalu lintas dengan berbagai unsur tindak pidana yang juga disesuaikan dengan bobot sanksi pidananya. Menentukan dalam hal kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa termasuk dalam suatu tindak pidana atau bukan, menurut Sianturi S.R dapat dinyatakan sebagai tindak pidana apabila memenuhi unsur-unsur subjek, kesalahan, bersifat melawan hukum, serta merupakan suatu tindakan yang dilarang dan/atau diharuskan oleh undang-undang atau perundangan serta terhadap pelanggarannya diancam dengan pidana waktu, tempat, dan keadaan.⁷⁷

⁷⁶ Hwian Christianto, Norma Persatuan Sebagai Batasan Perbuatan Pidana Penyebaran Ujaran Kebencian Melalui Internet, *Veritas et Justitia*, 6 (1), 2020, hal 97

⁷⁷ Sianturi S.R, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta, Storia Grafika. 2002

Pada Pasal 229 UU LLAJ memuat beberapa golongan mengenai kecelakaan lalu lintas menjadi 3 golongan, yaitu kecelakaan lalu lintas ringan adalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang; Kecelakaan lalu lintas sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang; dan kecelakaan lalu lintas berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Pada UU LLAJ ketentuan pada Pasal 230 yang berisi bahwa “perkara kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) ayat (3) dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Secara penafsiran hukumnya, bahwa kecelakaan lalu lintas baik kecelakaan lalu lintas golongan ringan, sedang maupun berat adalah merupakan tindak pidana. Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan adanya kerugian materi saja tanpa adanya korban termasuk dalam pelaku tindak pidana dan dapat diproses secara pidana karena tindak pidananya.

Sanksi pidana yang dapat dikenakan pada perbuatan tersebut bagi pengemudi yang karena kelalaiannya dapat dipidana dengan Pasal 310 ayat UU LLAJ yang berbunyi:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2),

dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000 (satu juta rupiah);

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

Sanksi pidana untuk kendaraan bermotor yang dengan sengaja mengemudikan kendaraannya membahayakan kendaraan/barang, diatur dalam Pasal 311 yang berbunyi:

- 1) Setiap orang 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 dalam 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 Rp.4.000.000,00 (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).

Implikasi peristiwa hukum pada lingkup lalu lintas tersebut dengan produk hukum Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bab XXI juga berisi substansi hukum tentang tindak pidana yang menyebabkan luka-luka atau meninggal dunia karena kealpaannya yang mana terdapat pada pasal-pasal berikut:

- 1) Pasal 359 KUHPidana bahwa barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun;
- 2) Pasal 360 KUHPidana bahwa (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) Barangsiapa 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 tindak pidana yang dikaitkan dengan keterlibatan pihak-pihak yang ada pada Tempat Kejadian Perkara kecelakaan lalu lintas yang mana seseorang yang terlibat pada kecelakaan lalu lintas mempunyai kewajiban yang diatur pada Pasal 231 ayat (1) UU LLAJ yaitu menghentikan kendaraan yang dikemudikannya, memberikan pertolongan kepada korban, melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian

Republik Indonesia terdekat dan memberikan keterangan terkait dengan kejadian kecelakaan. Seseorang yang terlibat kecelakaan tidak dapat melaksanakan kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 231 ayat (1) UU LLAJ karena adanya keadaan memaksa, keadaan memaksa yang dimaksud adalah adanya situasi di tempat kejadian yang dapat mengancam keselamatannya, adanya amukan masa ditempat kejadian dan tidak mampu untuk memberikan pertolongan maka pengemudi kendaraan bermotor harus menyerahkan diri atau segera melaporkan diri kepada kepolisian terdekat.

Apabila ketentuan tersebut tidak dilaksanakan maka dapat terpenuhinya unsur pidana yang berdasarkan pada UU LLAJ Pasal 312 bahwa "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 Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah)".

Kesalahan dalam bentuk kelalaian dalam hukum pidana berkaitan dengan adanya ke kurang hati-hatian yang dilakukan, sehingga timbulnya suatu tindak pidana.⁷⁸ Meski begitu, kesalahan dalam bentuk kelalaian ini secara umum tidak dikehendaki oleh subjek hukum, sehingga selain kelalaian dikarenakan adanya ke kurang hati-hatian, juga disebabkan oleh adanya kecerobohan dan sifat serba spontan

⁷⁸ Ade Borami Ju dan Eko Nurisman, *Cyberbullying: Pertanggungjawaban Pidana Anak Atas Hilangnya Nyawa Seseorang ditinjau Berdasarkan Keadilan Restoratif*, *Sasana*, 8 (1), 2022, hal 183

yang merugikan orang lain. Berbeda dengan kelalaian, maka kesengajaan berkaitan dengan sesuatu yang akibatnya dikehendaki oleh pihak-pihak. Hal ini misalnya, dalam kerangka UU LLAJ seseorang yang memiliki dendam pada pihak lain maka seseorang tersebut sengaja mencelakakan pihak lain tersebut sehingga dapat dikatakan telah mengetahui atau dapat menduga akibat dari suatu tindak pidana.

Landasan filosofis suatu undang-undang merupakan *philosophical based* yang dikehendaki oleh pembentuk undang-undang terhadap suatu undang-undang.⁷⁹ Landasan filosofis lahirnya UU LLAJ adalah berupa pengaturan dan pengarahan masyarakat untuk tertib berlalu lintas serta menjaga supaya aman dan mengutamakan keselamatan dalam berkendara.⁸⁰ Melalui landasan filosofis tersebut, UU LLAJ berupaya untuk memberikan efek jera bagi pelanggar lalu lintas supaya tidak mengulangi perbuatannya.

B. Mekanisme dalam Melaksanakan Penyelesaian Perkara Pidana Lalu Lintas Melalui Jalur non Penal

Kebijakan penentuan pidana dapat diartikan sempit dan luas. Dalam arti sempit adalah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap

⁷⁹ Hasanuddin Muhammad et al., Problematika Kebijakan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas pada Anak di Masa Pandemi Covid-19, *As-Siyasi : Journal of Constitutional Law*, 2 (1), 2022, hal 81

⁸⁰ Ikhwan Listiyanto et al., Kewenangan Polri Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol, *Jurnal Usm Law Review*, 4 (1), 2021, hal 87

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

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

Pada umumnya, paradigma *forward-looking* dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan, dibandingkan dengan paradigma pertama yang masih dianggap *backward-looking*. Pandangan yang bersifat preventif atau pembinaan yang

ada pada dewasa ini dianggap lebih modern sehingga banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara-negara di dunia, termasuk Indonesia. Sebagaimana dapat dipahami bahwa upaya dalam penanggulangan kejahatan melalui jalur nonpenal lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Faktor-faktor kondusif tersebut antara lain berpusat pada masalah atau kondisi sosial atau ekonomi yang mana secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan kejahatan.

Menurut pendapat para ahli terkait terminologi kebijakan nonpenal antara lain:

- 1) Barda Nawawi Arief mendefinisikan kebijakan non penal sebagai "upaya pencegahan kejahatan yang dilakukan dengan cara menggunakan sarana-sarana di luar hukum pidana".⁸¹
- 2) Menurut Sudarto, kebijakan non penal adalah "usaha-usaha yang rasional untuk mengendalikan atau menanggulangi kejahatan yang patut dilakukan dengan bentuk pencegahan sebelum kejahatan itu terjadi".⁸²
- 3) Muladi menjelaskan bahwa "upaya non penal lebih banyak diarahkan kepada usaha-usaha yang bersifat preventif dan mengaktualisasikan nilai-nilai ketaqwaan kepada Tuhan Yang Maha Esa".⁸³

⁸¹ Barda Nawawi Arief, *Op.Cit*, 2020, hlm 67.

⁸² Sudarto, *Hukum dan ...Op.Cit*, 2018, hal 112

⁸³ Muladi, *Upaya NonOp.Cit*, 3 (2), 2019, hal 27.

Kebijakan non penal memiliki beberapa tujuan dan manfaat, antara lain (1) pencegahan kejahatan yang mana tujuan utama dari kebijakan non penal adalah mencegah terjadinya tindak pidana atau kejahatan. Dengan menerapkan upaya-upaya non penal seperti pendidikan, perbaikan lingkungan sosial, peningkatan kesejahteraan masyarakat, dan lain-lain, diharapkan dapat mengurangi faktor-faktor penyebab terjadinya kejahatan; (2) penanggulangan akar masalah yang mana Kebijakan non penal berupaya menanggulangi akar permasalahan yang menyebabkan terjadinya kejahatan. Pendekatan ini tidak hanya menangani gejala atau dampak dari kejahatan, tetapi juga mengatasi faktor-faktor pemicu seperti kemiskinan, rendahnya pendidikan, konflik sosial, dan sebagainya; (3) membangun kesadaran hukum yang mana salah satu manfaat kebijakan non penal adalah membangun kesadaran hukum di masyarakat. Melalui upaya-upaya seperti penyuluhan hukum, kampanye anti-kejahatan, dan edukasi kepada masyarakat, diharapkan dapat meningkatkan pemahaman dan ketaatan terhadap hukum serta menciptakan budaya hukum yang baik; (4) menciptakan lingkungan yang kondusif yang mana dengan menerapkan kebijakan non penal, diharapkan dapat menciptakan lingkungan yang kondusif bagi masyarakat untuk hidup aman dan tertib. Lingkungan yang baik, seperti lingkungan sosial yang harmonis, penegakan hukum yang adil, dan ketersediaan lapangan kerja, dapat mengurangi potensi terjadinya kejahatan; serta (5) melibatkan partisipasi masyarakat yang mana kebijakan non penal melibatkan partisipasi aktif dari masyarakat dalam upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan. Hal ini dapat meningkatkan rasa

kepemilikan dan tanggung jawab bersama dalam menjaga keamanan dan ketertiban di lingkungan masyarakat.⁸⁴

Secara keseluruhan, kebijakan non penal bertujuan untuk menciptakan kondisi sosial yang lebih baik dan mencegah terjadinya kejahatan secara preventif, sehingga dapat mengurangi beban sistem peradilan pidana dan meningkatkan keamanan serta kesejahteraan masyarakat. Kebijakan non penal memiliki peran penting dalam mendukung sistem peradilan pidana yang ada. Meskipun kebijakan non penal berada di luar lingkup sistem peradilan pidana, namun upaya-upaya pencegahan kejahatan melalui kebijakan non penal dapat memberikan dampak positif terhadap kinerja sistem peradilan pidana.

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

⁸⁴ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta: Kencana, 2017, hal 77.

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

Dalam praktiknya pada supremasi hukum pidana Negeri Belanda, transaksi dapat dipertimbangkan sebagai bentuk diversifikasi yang oleh pelaku secara sukarela membayar sejumlah uang kepada negara, memenuhi satu atau lebih persyaratan finansial yang ditetapkan oleh penuntut umum dalam rangka menghindari penuntutan tindak pidana dan pengadilan lebih lanjut. Transaksi ini dikenal sejak 1838 pada kasus finansial (keuangan). Pada tahun 1983, pembayaran atau penetapan pada suatu kasus finansial semata-mata menangguhkan untuk pelanggaran ringan yang secara prinsip hanya dipidana dengan denda. Pasal 74 PC menentukan bahwa transaksi dapat dilakukan untuk tindak pidana yang diancam kurang dari 6 tahun, dengan syarat: (1) Pembayaran sejumlah uang ke negara, asalkan jumlah uang tersebut tidak kurang dari 5 (lima) Gulden dan tidak lebih dari maksimum denda yang ditentukan undang-undang; (2) Penyangkalan atas benda yang telah disita atau dalam penyitaan; (3) Penyerahan benda atas penyitaan atau pembayaran pada negara atas harga yang dinilai; (4) Pembayaran penuh kepada negara sejumlah uang atau mentransfer benda yang disita

dari terdakwa, sebagian atau seluruhnya, taksirantaksiran perolehan yang diperoleh (dengan memakai) atau berasal dari tindak pidana, termasuk biaya yang disimpan; (5) Seluruh atau sebagian kerugian atas kerusakan yang disebabkan oleh tindak pidana.

Di Belanda, transaksi ini hampir sama dengan *a plea-bargaining system*, dan hampir 90% semua tindak pidana dibawa dalam lingkup transaksi. Lebih dari 35% semua tindak pidana diselesaikan berdasarkan transaksi oleh jaksa. Untuk meminimalisasi resiko, perhitungan dan keseragaman pelaksanaan transaksi dikeluarkan petunjuk pelaksanaan untuk tindak pidana biasa yang sering dilakukan transaksi, misalnya, pencurian ringan, transaksinya antara 45-350 Euro; pencurian sepeda, transaksinya 113-340 Euro. Tindak pidana yang sering ditransaksikan adalah mabuk di depan umum dan pengutil. Polisi juga dapat melakukan transaksi, namun jumlahnya dibedakan dengan jaksa, yakni maksimumnya 350 Euro, sedangkan jaksa maksimum transaksinya adalah 450.000 Euro.⁸⁵

Berdasarkan transaksi di atas, dewan jaksa penuntut umum (*Board of Prosecutor General*) mengeluarkan petunjuk pelaksanaan nasional. Petunjuk pelaksanaan tersebut didasarkan pada kepentingan umum, misalnya (1) selain sanksi, hukuman yang dipandang lebih baik atau akan lebih efektif, misalnya, tindakan disiplin, administratif, dan juga tindakan perdata; (2) penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif dikaitkan dengan jenis kejahatan yang tidak mengakibatkan kerugian dan tidak layak untuk dikenai hukuman; (3) penuntutan akan

⁸⁵ Peter J.P. Tak, *Essay on Dutch Criminal Policy*, Enfield Publishing 7 Distribution Company, 2002, hal 22

menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif bila dikaitkan dengan pelaku kejahatan, misalnya umurnya, kesehatan, prospek penyembuhan, atau pelaku pertama; (4) penuntutan menjadi bertentangan dengan kepentingan negara, seperti halnya alasan keamanan, ketenteraman dan juga ketertiban, atau jika ada peraturan baru yang diintrodusir; (5) penuntutan akan menjadi bertentangan dengan kepentingan korban, misalnya ganti kerugian telah dibayar.⁸⁶

Di Indonesia, Pasal 82 KUHP juga menganut penyelesaian perkara di luar peradilan. Pasal 82 ayat 1 KUHP berbunyi "Kewenangan menuntut pelanggaran yang diancam dengan pidana denda saja menjadi hapus, kalau dengan suka rela dibayar maksimum denda dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan kalau penuntutan telah dimulai, atas kuasa pejabat yang ditunjuk untuk itu oleh aturan-aturan umum, dan dalam waktu yang ditetapkan olehnya". Selanjutnya ayat 2 menentukan: "Jika di samping pidana denda ditentukan perampasan, maka barang yang dikenai perampasan harus diserahkan pula, atau harganya harus dibayar menurut taksiran pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat 1".

Bila dihubungkan dengan perkembangan tujuan dan bentuk-bentuk pidana dan pembedaan di atas, maka dengan pendekatan *restorative justice* (keadilan restoratif) akan lebih cocok jika diterapkan dalam hal memulihkan keseimbangan (*evenwicht*, *harmonie*) antara dunia lahir dan dunia gaib, antara golongan manusia seluruhnya dan juga orang perseorangan, antara persekutuan dan teman sejawatnya dalam kehidupan

⁸⁶ *Ibid*, hal 21

alam pikiran tradisional Indonesia yang bersifat kosmis. Pemikiran ini, salah satunya telah dikembangkan melalui pembentukan Undang-Undang tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, yang minggu lalu telah disetujui oleh rapat Paripurna DPR-RI.

Kebijakan pidana non penal dan restorative justice memiliki hubungan yang erat. Restorative justice merupakan pendekatan penyelesaian tindak pidana yang berfokus pada pemulihan hubungan antara korban, pelaku, dan masyarakat, di mana kebijakan non penal dapat menjadi salah satu alat untuk mencapai tujuan pemulihan tersebut.⁸⁷

Berikut adalah penjelasan lebih rinci tentang hubungan antara kebijakan pidana non penal dan restorative justice:

Kebijakan non Penal sebagai Alat Pemulihan	Restorative Justice sebagai Alternatif Penyelesaian Kasus
• Kebijakan non penal dapat membantu pelaku untuk merubah perilaku mereka, memulihkan hubungan dengan korban, dan mencegah terjadinya kejahatan kembali. • Menggunakan pendekatan di luar sistem pidana formal, misalnya melalui pencegahan, edukasi hukum, atau penyelesaian di luar pengadilan. • Fokusnya adalah pada pencegahan dan penyelesaian konflik secara damai.⁸⁸	• Restorative justice menawarkan alternatif penyelesaian kasus pidana yang berbeda dari pendekatan hukum pidana tradisional yang berfokus pada pembalasan dan hukuman. • Pendekatan ini lebih menekankan pada pemulihan hubungan yang rusak akibat kejahatan, dengan melibatkan semua pihak yang terkait, termasuk korban, pelaku, dan masyarakat, bukan semata-mata menghukum.

⁸⁷ Sofyan Nugroho, Rekonstruksi Kebijakan Penanggulangan Kejahatan Berdasarkan Keadilan Restoratif dalam Kerangka Peradilan Pidana, Untag Semarang: Doktoral Hukum, *Disertasi*, 2023

⁸⁸ Beby Suryani, Integral Penal Policy Approach and Non Penal Policy In Prevention Child Crime, *Doktrina: Journal of Law*, 1 (2) Oktober 2018, hal 72

	• Penyelesaian kasus melalui restorative justice dapat mencakup berbagai bentuk, seperti mediasi, dialog, restitusi, dan penyelesaian masalah bersama dalam arti diterapkan di luar proses peradilan formal, seperti melalui mediasi penal, diversi, atau perdamaian antara korban dan pelaku.⁸⁹
--	---

Aspek restorative justice dalam perkara pidana termasuk dalam kebijakan hukum non-penal. Mengingat upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur “non penal” lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, 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. Dengan demikian, dilihat dari sudut politik kriminal secara makro dan global, maka upaya-upaya nonpenal menduduki posisi kunci dan strategis dari keseluruhan upaya politik kriminal. Di berbagai Kongres PBB mengenai “*The Prevention of Crime and Treatment of Offenders*” ditegaskan upaya-upaya strategis mengenai penanggulangan sebab-sebab timbulnya kejahatan.⁹⁰

Beberapa masalah dan kondisi sosial yang dapat merupakan factor kondusif penyebab timbulnya kejahatan, jelas merupakan masalah yang tidak dapat diatasi

⁸⁹ Stefan Horodeckyj, Traditional Criminal Justice vs Restorative Justice, *Internet Journal of Restorative Justice (IJRJ)*, 9 (1), 2020

⁹⁰ Beby Suryani, Integral Penal ...*Op.Cit.*, 1 (2) Oktober 2018, hal 85

semata-mata dengan “penal”. Di sinilah keterbatasan jalur “penal” dan oleh karena itu, harus ditunjang oleh jalur “nonpenal”. Salah satu jalur “nonpenal” untuk mengatasi masalah-masalah social seperti dikemukakan diatas adalah lewat jalur “kebijakan sosial” (*social policy*). Yang dalam skema G.P. Hoefnagels⁹¹ sebagai jalur “*prevention without punishment*”. Kebijakan sosial pada dasarnya adalah kebijakan atau upaya-upaya rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat.

Penyelesaian perkara pidana secara non-penal melalui restorative justice memiliki sejumlah implikasi yang cukup signifikan, baik dari sisi hukum, sosial, maupun psikologis. Berikut adalah beberapa implikasi utamanya:

1. Implikasi Hukum

- a. Pengalihan dari proses peradilan formal: Perkara tidak dilanjutkan ke tahap penuntutan atau persidangan, terutama untuk tindak pidana ringan atau pertama kali dilakukan;
- b. Efisiensi sistem peradilan pidana: Mengurangi beban lembaga penegak hukum seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan;
- c. Memperkuat asas *ultimum remedium*: Pidana dijadikan sebagai upaya terakhir setelah mekanisme damai ditempuh.⁹²

2. Implikasi Sosial

⁹¹ G.P. Hoefnagels, *The Other Side of Criminology*, Kluwer-Deventer, Holland, 1973

⁹² Dedi Nofarizal, dkk. Penyelesaian Hukum Keadilan Restoratif Terhadap Pelaku Penganiayaan, *Collegium Studiosum Journal*, 7 (2), Desember 2020, hal 423

- a. Pemulihan hubungan sosial: Restorative justice mendorong rekonsiliasi antara pelaku, korban, dan masyarakat, sehingga konflik sosial dapat diselesaikan secara damai;
- b. Pemberdayaan komunitas: Masyarakat dilibatkan aktif dalam proses penyelesaian konflik, bukan hanya sebagai penonton;
- c. Mengurangi stigma sosial terhadap pelaku: Pelaku tidak dicap sebagai "napi" sehingga lebih mudah untuk reintegrasi ke masyarakat.⁹³

3. Implikasi Psikologis

- a. Kepuasan korban: Korban merasa didengarkan dan diberi ruang untuk menyampaikan perasaannya, yang sering kali tidak terjadi dalam proses peradilan konvensional.
- b. Tanggung jawab moral pelaku: Pelaku terdorong untuk menyadari kesalahan dan memperbaiki akibat perbuatannya, bukan sekadar menjalani hukuman.⁹⁴

Realitas yang saat ini terjadi pada peristiwa hukum pidana di lingkup lalu lintas yang mana diimplementasikannya kebijakan penyelesaian pidana secara nonpenal oleh perangkat hukum yang berwenang dalam penegakan hukum lalu lintas yaitu Kepolisian lalu lintas atau disingkat polantas. Polantas memiliki kewenangan penuh atas

⁹³ R. Rahaditya, dkk. Analisis Pro dan Kontra Restorative Justice Dalam Penyelenggaraan Sistem Keadilan di Indonesia, *Jurnal Kewarganegaraan*, 7 (2), Desember 2023, hal 2164

⁹⁴ Indi Nuroini, Efektivitas Penerapan Restorative Justice dalam Kasus Pidana di Indonesia, *Jurnal Cahaya Mandalika*, 5 (1), 2024, hal 824

keterlibatan penegakan hukum dalam berbagai aspek komprehensif pada koridor lalu lintas.

Terhadap penerapannya, hukum memerlukan suatu kekuasaan untuk mendukungnya. Ciri utama inilah yang membedakan antara hukum di satu pihak dengan norma-norma sosial lainnya dan norma agama. Kekuasaan itu diperlukan oleh karena hukum bersifat memaksa. Tanpa adanya kekuasaan, pelaksanaan hukum dimasyarakat akan mengalami hambatan-hambatan. Semakin tertib dan teratur suatu masyarakat, semakin berkurang diperlukan dukungan kekuasaan. Masyarakat tipe terakhir ini dikatakan sebagai memiliki kesadaran hukum yang tinggi di lingkungan anggota-anggotanya.⁹⁵ Hal tersebut juga tergambar dalam berkendara lalu lintas, semakin tertib masyarakat berlalu lintas maka semakin lancar dan tertib arus lalu lintas di jalan.

Secara esensial dalam menjalankan fungsi sebagai aparat penegakan hukum, polantas sebagai komponen polisi wajib memahami azas-azas hukum yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan tugas, yaitu sebagai berikut:

- 1) Asas legalitas, dalam melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum wajib tunduk pada hukum;
- 2) Asas kewajiban, merupakan kewajiban polisi dalam menangani permasalahan masyarakat yang bersifat diskresi, karena belum diatur dalam hukum;

⁹⁵ Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi, *Dasar-dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2007, hal 75

- 3) Asas partisipasi, dalam rangka mengamankan lingkungan masyarakat polisi mengkoordinasikan pengamanan Swakarsa untuk mewujudkan ketaatan hukum di kalangan masyarakat;
- 4) Asas preventif, selalu mengedepankan tindakan pencegahan daripada penindakan (represif) kepada masyarakat;
- 5) Asas subsidiaritas, melakukan tugas instansi lain agar tidak menimbulkan permasalahan yang lebih besar sebelum ditangani oleh instansi yang membidangi.⁹⁶

Pada prakteknya penegakan hukum yang dilakukan oleh polisi senantiasa mengandung 2 (dua) pilihan yaitu pilihan pertama adalah penegakan hukum sebagaimana yang disyaratkan oleh undang-undang pada umumnya, dimana ada upaya paksa yang dilakukan oleh polisi untuk menegakkan hukum sesuai dengan hukum acara yang diatur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang KUHP. Sedangkan pilihan kedua adalah mediasi atau melalui tindakan yang lebih mengedepankan keyakinan yang ditekan pada moral pribadi dan kewajiban hukum untuk memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan narasumber yaitu AKP Riki Fahmi bahwa peran upaya Kepolisian dalam mengambil kebijakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal dilaksanakan dengan menerapkan konsep restorative justice yang telah dilegitimasi hukum melalui peraturan internal

⁹⁶ Bisri Ilham, *Sistem Hukum Indonesia*. Jakarta: Grafindo Persada, 1998, hal 32

Polri sebagai pedoman pula bagi para perangkat Kepolisian Lalu Lintas dalam penanganan unsur pidana lalu lintas. Kebijakan tersebut biasa dilakukan ketika menghadapi peristiwa hukum seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas yang memiliki bentuk pidana kelalaian (*culpa*).⁹⁷ Salah satu permasalahan di jalan raya yang selalu dihadapi adalah masalah kecelakaan lalu lintas. Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi geometrik jalan, kelaikan kendaraan dan kondisi lingkungan sekitar.⁹⁸

Pada Pasal 1 angka 24 UU LLAJ dijelaskan bahwa, “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”. Penggolongan dan penanganan perkara kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 229 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang, kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Setiap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan lakalantas wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban. Tanggung jawab ini tidak berlaku apabila: adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar

⁹⁷ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

⁹⁸ Ryan Manggala et al., Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam, *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 4 (4), February 2016, hal 463

kemampuan pengemudi; disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Seperti diketahui tidak semua kejadian lakalantas yang mengakibatkan korban jiwa atau luka berat diproses melalui sistem peradilan pidana. Pada umumnya sebagian pelaku dan korban melakukan upaya perdamaian dengan memberikan ganti rugi kepada keluarga korban. Seringkali penegak hukum, dalam hal ini polisi lalu lintas, tidak melanjutkan kasus tersebut ke tingkat penuntutan dikarenakan perkara tersebut dianggap selesai dengan adanya perdamaian antara para pihak.⁹⁹

Terkait dengan hubungan antara pelaku dan korban, peneliti ingin mencoba memisahkan antara dua bentuk hubungan, yaitu: pertama, pelaku dan korban tidak memiliki hubungan kekerabatan; dan kedua, pelaku dan korban yang memiliki hubungan kekerabatan. Untuk kategori pertama peneliti sependapat dengan ketentuan yang terdapat dalam UU LLAJ bahwa kecelakaan yang mengakibatkan kematian tergolong dalam delik biasa, sama halnya dengan ketentuan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tentang kelalaian yang menyebabkan kematian seseorang sehingga harus tetap diproses dalam sistem peradilan pidana. Terkait dengan upaya perdamaian yang dilakukan oleh kedua belah pihak, peneliti juga sependapat dengan ketentuan Pasal 235 KUHP terkait dengan penggantian kerugian terhadap korban lakalantas yang meninggal dunia atau menimbulkan cedera terhadap badan

⁹⁹ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

pelaku (kecelakaan berat) tetap diperkenankan untuk diteruskan pada tahapan penuntutan meskipun kedua belah pihak telah melakukan perdamaian. Akan tetapi, upaya perdamaian ini dapat dijadikan pertimbangan hakim untuk meringankan ataupun memberatkan penjatuhan pidana apabila pelaku tidak melakukan upaya perdamaian dengan korban.¹⁰⁰

Untuk kategori kedua, yaitu dimana pelaku dan korban memiliki hubungan kekerabatan. Dalam hal ini peneliti memberikan batasan yang dimaksud keluarga di sini didasarkan pada ketentuan Pasal 367 KUHP yaitu suami/istri, keluarga sedarah baik dalam garis lurus maupun garis menyimpang derajat kedua. Pada kategori ini, peneliti beranggapan bahwa apabila terjadi suatu lakalantas maka pelaku juga memiliki posisi sebagai korban yang menderita kerugian baik secara materiil maupun kehilangan jiwa atau luka yang dialami oleh anggota keluarganya.

Pasal 230 Undang-undang Lalu Lintas dan angkutan Jalan (UU LLAJ) menyebutkan bahwa Kasus kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sebaliknya, berdasarkan pandangan sebagian masyarakat, bila terjadi suatu tindak pidana maka hukuman bukan syarat mutlak yang harus dikenakan kepada pelaku, karena ada cara penyelesaian tindak pidana di luar pengadilan atau nonpenal yang hidup di dalam masyarakat yakni upaya damai. Dalam kasus kecelakaan lalu lintas upaya damai kepada korban dapat berupa

¹⁰⁰ Adelia Winda Irani, Pertanggungjawaban Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi, *Lex Suprema*, 4 (2), 2022, hal 1063.

permintaan maaf, ganti rugi secara materiil berupa uang kerahiman oleh pelaku maupun kesepakatan-kesepakatan lainnya. Oleh karenanya dalam menyelesaikan suatu permasalahan mengenai lalu lintas, seorang polantas berhak melakukan penegakan hukum, menganalisis dan bahkan menyelesaikan kasus lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas berdasarkan penilaiannya sendiri atau yang sering disebut dengan diskresi Kepolisian.¹⁰¹

Adapun fungsional Satuan Lalu Lintas Polri juga terlibat pada penyidikan sebuah kecelakaan lalu lintas yang mana insiden tersebut diperlukan sebuah analisa penyebab kecelakaan guna kebutuhan barang bukti peradilan. Analisis kecelakaan lalu lintas (*Traffic Accident Analysis*) adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari, mengumpulkan dan mengolah barang bukti sehingga membuat terang suatu kejadian kecelakaan lalu lintas. Lebih lengkap disebutkan dalam Keputusan Kepala Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Polri Nomor: Kep/ 123 /II/2019 tentang Kurikulum Pelatihan *Traffic Accident Analysis* (TAA) Lalu Lintas Bagi Bintara Polri Fungsi Teknis Lalu Lintas, bahwa dalam kurikulum pendidikan Polri istilah *Traffic Accident Analysis* (TAA) berkaitan dengan penggunaan sebuah metode yang dapat digunakan untuk menjelaskan kejadian perkara lalu lintas dengan cara merekam TKP, sehingga menghasilkan rekaman berupa foto

¹⁰¹ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

atau video, yang dapat digunakan untuk merekonstruksi kejadian sebelum, sesaat dan setelah terjadinya laka lintas.¹⁰²

Dalam melaksanakan penganalisaan kecelakaan lalu lintas pada dasarnya ada beberapa skema yaitu skema tinjauan mendalam dan skema statistik. Jika menelaah dari tujuannya maka *Traffic Accident Analysis* (TAA) bertujuan untuk (a) penanganan dan penyidikan laka lintas yang lebih profesional dan modern; (b) mempersingkat waktu olah TKP; (c) membuat simulasi laka lintas dalam bentuk film; (d) mengetahui keadaan sebelum, sesaat dan setelah kejadian laka lintas.¹⁰³

Adapun untuk kemampuan dasar yang harus dimiliki penyidik untuk bisa melakukan olah TKP menggunakan metode TAA antara lain:

- a. Menguasai ilmu dasar Fisika dan matematika
- b. Menguasai sistem operasi windows
- c. Menempuh semua level dalam TAA yaitu: Tingkat I mampu dalam melakukan olah TKP Laka Lintas; Tingkat II Mampu untuk merekam TKP dengan Teknik Fotogrametri serta mampu untuk melakukan hipotesa awal; Tingkat III kemampuan mengolah Fotogrametri dengan program *cyclone*; Tingkat IV kemampuan mensimulasikan kecelakaan berdasarkan parameter dan data yang ada *program PC Crash* (bukan animasi kecelakaan lalu lintas).¹⁰⁴

¹⁰² Agus Safrio, Penerapan Aspek Pidana oleh Kepolisian Lalu Lintas dalam Lingkup Penegakan Hukum (Studi Penelitian di Polres Purbalingga), Magister Hukum Unissula, Tesis, 2024, hal 99

¹⁰³ *Ibid*, hal 100

¹⁰⁴ Edi Raharjono, Using Traffic Accident Analysis for Law Enforcement in Cases of Accident Family of Artists Vanessa Angel. *Sivis Pacem*, 1 (1), Februari 2023, hal 5

Terkait kebijakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal pada peristiwa kecelakaan lalu lintas yang mana hal tersebut berimplikasi pada sebuah kewenangan perangkat Kepolisian khususnya penyidik untuk menentukan arah proses hukum yang akan berlanjut yaitu kewenangan diskresi penyidik polantas dalam menyikapi satu peristiwa hukum pidana dalam insiden kecelakaan lalu lintas. Menurut Pasal 1 Angka 9 Undang-Undang 30 tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Diskresi adalah keputusan dan/atau tindakan yang ditetapkan dan/atau dilakukan oleh pejabat pemerintahan untuk mengatasi persoalan yang konkret yang dihadapi dalam penyelenggaraan pemerintahan dalam hal peraturan perundang-undangan yang tidak memberikan pilihan, tidak mengatur, tidak lengkap, atau tidak jelas, dan/atau adanya stagnasi pemerintahan. Badan pemerintahan yang dimaksud disini adalah unsur yang melaksanakan fungsi pemerintahan, baik dilingkungan pemerintah atau penyelenggara negara lain termasuk salah satunya adalah Kepolisian. Dalam Hukum Pidana sendiri tidak ditemukan satu pun peraturan yang memberikan definisi diskresi secara jelas misalnya saja dalam Undang-Undang Kepolisian No 2 tahun 2002 tidak menyebut kata diskresi secara langsung tetapi dalam Pasal 18 Ayat (1) disebutkan bahwa Untuk kepentingan umum Kepolisian Negara republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri. Kata penilaian sendiri dapat diartikan hampir serupa dengan pengertian diskresi yaitu kebebasan dalam menentukan keputusan.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

Sedangkan pada ayat (2) menyatakan bahwa pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia. Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, yang berkaitan dengan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana termasuk penyidikan pelanggaran tindak pidana lalu lintas yang dalam hal ini menunjuk adanya tindakan lain berdasarkan hukum yang dapat dipertanggung jawabkan.¹⁰⁶

Melihat penjabaran mekanisme penyidikan terhadap sebuah insiden kecelakaan lalu lintas diatas dan setelah melalui beberapa tahapan untuk menemukan unsur pidana dan subjek pidana kemudian tindakan diskresi yang diputuskan oleh penyidik Polantas secara langsung pada saat itu juga dan tanpa meminta petunjuk atau keputusan dari atasannya adalah diskresi yang bersifat individual, sedangkan tindakan untuk mengesampingkan kasus, untuk menahan atau tidak melakukan penahanan terhadap tersangka atau pelaku pelanggaran hukum atau menghentikan proses penyidikan yang merupakan tindakan diskresi birokrasi karena dalam pengambilan keputusan diskresi berdasarkan atau berpedoman pada kebijaksanaan pimpinan atau atasan dalam organisasi dan hal ini telah dijadikan sebagai kesepakatan diantara mereka. Salah satu perwujudan kewenangan diskresi kepolisian yang bersifat individual adalah penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas dengan cara musyawarah antar pihak yang

¹⁰⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

terlibat kecelakaan. Diskresi Polantas dapat diterapkan dalam penyelesaian kasus tindak pidana lalu lintas, sebab kasus pidana lalu lintas pada umumnya tidak ada kesengajaan, di sini yang ada hanya unsur kealpaan.¹⁰⁷

Dalam kasus kecelakaan penyelesaian dilakukan melalui mediasi penal dengan bantuan Kepolisian sebagai fasilitator yang netral, dihadiri korban dan pelaku beserta perwakilan masyarakat, dengan tujuan pemulihan bagi korban, pelaku dan lingkungan masyarakat. Sebelum dilakukannya mediasi tersebut, berdasarkan narasumber ada beberapa tahap awal yang dilakukan oleh pihak Kepolisian lalu lintas sesaat setelah menerima laporan terjadinya suatu kecelakaan, yaitu:¹⁰⁸

1. Masuknya Informasi Terjadinya Lakalantas	Setelah mendapat laporan tentang terjadinya kecelakaan khususnya adalah bagian laka lantas langsung menuju tempat kejadian kasus (TKP) bersama dengan ambulance yang dilengkapi dengan Traffic Accident Box yang dimaksudkan untuk memberikan pertolongan pertama apabila korban mengalami luka serius.
2. Olah Tempat Kejadian Perkara	Setibanya di tempat kejadian kasus kecelakaan lalu lintas, tindakan yang harus dilakukan oleh anggota Sat Lantas Kepolisian diantaranya: a. Mengamankan TKP kecelakaan lalu lintas agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas; mengamankan disini adalah polisi melakukan pengaturan lalu lintas kendaraan supaya tidak terjadi penumpukan kendaraan, karena biasanya jika terjadi suatu peristiwa di jalan raya banyak kendaraan yang memperlambat kendaraannya untuk menyaksikan kejadian tersebut, disitulah peran polisi dalam hal ini unit Lantas untuk menyuruh jalan kendaraan lain yang tidak

¹⁰⁷ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

¹⁰⁸ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

	berkepentingan sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan yang justru menimbulkan kemacetan disekitar TKP. b. Memberikan pertolongan pertama kepada korban; korban yang didahulukan adalah mereka yang masih dalam keadaan hidup dan segera diberikan pertolongan agar tetap bisa bertahan, karena bagaimanapun juga prioritas dari Kepolisian adalah menyelamatkan nyawa dari seseorang tersebut, sedangkan jika ada korban yang meninggal dunia kepolisian akan langsung memasukkan/menaikkan kedalam mobil dan membawa ke rumah sakit terdekat. c. Mengamankan tersangka dan saksi serta mengumpulkannya pada tempat di luar batas yang telah ditentukan; Hal ini bertujuan agar supaya tersangka tidak melarikan diri ataupun juga untuk mengantisipasi agar tidak terjadi mperbuatan main hakim sendiri oleh oknum masyarakat. d. Mengamankan barang bukti kecelakaan lalu lintas; Barang bukti yang biasanya langsung diminta oleh kepolisian adalah surat-surat kendaraan itu sendiri baik berupa STNK ataupun SIM, apabila saat berkendara orang yang terlibat kecelakaan tidak dapat menunjukkan surat-surat tersebut maka dengan terpaksa pihak Lantas akan melakukan penyitaan terhadap kendaraan yang digunakan. hal ini dimungkinkan agar pihak tersebut tidak melarikan diri saat akan dilakukan pemeriksaan diwaktu yang akan datang. e. Membuat tanda di TKP kecelakaan lalu lintas; (1) Terhadap kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas; (2) Terhadap korban kecelakaan lalu lintas; (3) Terhadap alat bukti lainnya; (4) Terhadap titik tabrak; (5) Terhadap bekas rem; (6) Setelah alat bukti diberi tanda dan di foto segera dipindahkan ke tepi jalan sehingga arus lalu lintas dapat lancar kembali. f. Untuk penanganan di jalur <i>Black Spot</i> yang dilakukan oleh Tim Laka Lantas Terpadu, setiba
--	--

	di TKP, masing-masing instansi melakukan sesuai tugas dan tanggung jawabnya.
--	--

Setelah selesainya tahap penyelidikan yang dilakukan di TKP kemudian kepolisian akan mengamankan pihak yang terlibat kecelakaan ke kantor polisi untuk dilakukan pemeriksaan, pada keadaan ini kepolisian tetap memperhatikan kondisi fisik dari pihak tersebut apakah memungkinkan untuk dimintai keterangan pada saat itu juga ataupun orang tersebut perlu mendapat pengobatan terlebih dahulu sebelum dilakukan interogasi, karena bagaimanapun juga seseorang yang mengalami kecelakaan kemungkinan besar akan mendapat luka baik fisik maupun keadaan psikis yang masih tertekan karena kecelakaan tersebut, apabila tidak memungkinkan dilakukan interogasi pada saat itu kepolisian akan melakukan pemanggilan dikemudian hari setelah orang tersebut sembuh ataupun siap dimintai keterangan terkait kecelakaan yang dialaminya. Guna menghindari kaburnya tersangka polisi akan menahan terlebih dahulu surat-surat orang tersebut diantaranya berupa SIM, KTP ataupun STNK dari kendaraan yang digunakan bahkan juga mungkin kendaraan itu sendiri yang akan ditahan dikantor polisi untuk beberapa waktu hingga proses penyelesaian kasus ini berakhir. Dalam hal para pihak siap untuk dipertemukan, kepolisian selanjutnya akan menjelaskan hasil temuannya terkait hasil olah TKP serta keterangan dari para saksi, setelah kedua belah pihak memahami serta menerima hasil penjelasan tersebut barulah berdasarkan kewenangan diskresinya kepolisian akan memberikan kebebasan para pihak

menentukan proses penyelesaian untuk kasus tersebut dengan cara musyawarah ataupun ditempuh melalui proses hukum yang berlaku.¹⁰⁹

Paradigma untuk menerapkan penyelesaian perkara pidana melalui jalur nonpenal dengan konsep restorative justice dengan menggunakan metode diskresi terhadap pelaku tindak pidana lakalantas khususnya bagi pelaku sekaligus korban dalam tindak pidana lakalantas yang menyebabkan korban meninggal dunia atau luka berat adalah dengan melihat penyelesaian hal ini ditinjau dari sudut pandang konsep keadilan. Peneliti beranggapan bahwa model diskresi ini dapat diterapkan dalam peristiwa tersebut, karena dalam metode ini penegak hukum berwenang untuk menghentikan/tidak meneruskan/melepaskan suatu proses peradilan pidana sehingga tidak semua tindak pidana lalu lintas harus berakhir dalam sistem peradilan pidana.¹¹⁰

Pada dasarnya, UU LLAJ sendiri telah memperkenankan adanya upaya perdamaian bagi para pihak yang bersengketa dalam tindak pidana lalu lintas akan tetapi hasil dari upaya perdamaian tersebut hanya digunakan sebagai bahan pertimbangan hakim sebagai dasar meringankan pada saat menjatuhkan putusan apabila para pihak telah melakukan perdamaian bukan sebagai dasar untuk

¹⁰⁹ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

¹¹⁰ Elfina Lebrine Sahetapy, Suhartati, *Penerapan Diversi: Konsep Dan Problematika*, Revka Prima Media Surabaya, 2018, hal 305

menghentikan/tidak meneruskan/melepaskan pelaku dari suatu proses peradilan pidana.¹¹¹

Eksistensi penyelesaian perkara di luar pengadilan atau nonpenal melalui Restorative Justice merupakan dimensi baru dikaji dari aspek teoretis dan praktik. Dikaji dari dimensi praktik maka Restorative Justice akan berkorelasi dengan pencapaian dunia peradilan. Seiring berjalannya waktu dimana semakin hari terjadi peningkatan jumlah volume perkara dengan segala bentuk maupun variasinya yang masuk ke pengadilan, sehingga konsekuensinya menjadi beban bagi pengadilan dalam memeriksa dan memutus perkara sesuai asas “peradilan sederhana, cepat dan biaya ringan” tanpa harus mengorbankan pencapaian tujuan peradilan yaitu kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan.¹¹²

Secara harfiah, restorative justice adalah suatu rangkaian proses penyelesaian masalah pidana di luar Pengadilan yang bertujuan untuk me-restore (memulihkan kembali) hubungan para pihak dan kerugian yang diderita oleh korban kejahatan.¹¹³ Kepolisian lalu lintas dapat mewujudkan penyelesaian tindak pidana lalu lintas dengan mengedepankan keadilan restoratif melalui implementasi dari legitimasi hukum berupa

¹¹¹ I. Tajudin, Nella Sumika Putri. Penyelesaian Tindak Pidana Lalu Lintas Melalui Pendekatan Restorative Justice sebagai Dasar Penghentian Penyidikan dan Perwujudan Asas Keadilan dalam Penjatuhan Putusan, *Padjajaran: Jurnal Ilmu Hukum*, 2 (1), 2015, hal 158

¹¹² Irvan, dkk. Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Luka Berat Berdasarkan Keadilan Restoratif, *Unes Journal of Swara Justisia*, 8 (3) Oktober 2024, hal 712

¹¹³ Nurwianti, A, Implementasi Restoratif/Restorative Justice Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Di Polres Rembang, *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 12 (4), 2017, hal 705

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif.

Pada umumnya dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa, korban maupun keluarga korban menghendaki suatu perdamaian secara kekeluargaan dikarenakan banyak hal pertimbangan-pertimbangan yang harus dipikirkan antara lain biaya rumah sakit yang tinggi sedangkan korban sendiri untuk biaya tersebut tidak memungkinkan untuk bisa membayarnya dikarenakan perekonomian yang kurang mampu, sedangkan apabila melaksanakan musyawarah untuk mufakat kiranya biaya rumah sakit yang tinggi tersebut bisa dibantu oleh pihak pelaku/penabrak maka dari itu pihak korban memilih untuk permasalahan kecelakaan lalu lintas tersebut dapat diselesaikan melalui jalur nonpenal/diluar pengadilan.¹¹⁴

Apabila permasalahan tersebut diproses hingga ke pengadilan korban justru tidak mendapatkan uang santunan dari pelaku sehingga sangat berat sekali korban untuk biaya rumah sakit dan biaya hidup sehari-hari. Adapun penyelesaian perkara tersebut merujuk pada ketentuan Peraturan Kepolisian Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, maka terhadap kecelakaan lalu lintas dapat diselesaikan berdasarkan keadilan restoratif dengan syarat perbuatan pelaku memenuhi kriteria atau syarat umum tindak pidana yang dapat diselesaikan berdasarkan keadilan restoratif, yaitu syarat materiil dan formil sebagaimana disebutkan dalam Pasal 5 dan Pasal 6 Peraturan Kepolisian Republik

¹¹⁴ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif yang mana persyaratan berupa:¹¹⁵

Persyaratan Materiil (Pasal 5)	Persyaratan Formil (Pasal 6)
a. Tidak menimbulkan keresahan dan/atau penolakan dari masyarakat; b. Tidak berdampak konflik sosial; c. Tidak berpotensi memecah belah bangsa; d. Tidak bersifat radikalisme dan separatisme; e. Bukan pelaku pengulangan tindak pidana berdasarkan putusan pengadilan; dan f. Bukan tindak pidana terorisme, tindak pidana terhadap keamanan negara, tindak pidana korupsi dan tindak pidana terhadap nyawa orang.	a. Perdamaian dari kedua belah pihak, kecuali untuk tindak pidana narkoba; dan b. b. Pemenuhan hak-hak korban dan tanggung jawab pelaku, kecuali untuk tindak pidana narkoba.

Penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas berdasarkan keadilan restoratif dapat dilakukan dengan melakukan penghentian penyelidikan dan penyidikan (SP3), dalam rangka penyelesaian kecelakaan lalu lintas berdasarkan keadilan restoratif yang berpedoman pada Peraturan Kepolisian Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, dilakukan apabila dalam proses penanganan perkara telah memenuhi syarat umum dan syarat khusus yang telah ditetapkan.¹¹⁶

¹¹⁵ Pasal 5 dan Pasal 6 Peraturan Kepolisian Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif

¹¹⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

Terhadap perkara kecelakaan lalu lintas tersebut telah diselesaikan secara damai antara kedua belah pihak dengan membayar ganti rugi terhadap kerugian korban. Sejatinnya dalam hal penyelesaian restorative justice/ penyelesaian perkara melalui perdamaian pada kasus kecelakaan yang tergolong berat ini tidak ada petunjuknya/payung hukumnya, akan tetapi desakan para pihak di lapangan seringkali tidak dapat dielakkan, terutama dari pihak korban yang kebetulan kondisi ekonominya kurang menguntungkan. Bagi keluarga yang kurang mampu menghadapi keluarganya terkapar dengan luka berat dan kemungkinan akan cacat seumur hidup membuat tertekan dan bingung. Sehingga pihak korban berpendapat bahwa bantuan keuangan dari pelaku dalam perkara kecelakaan lalu lintas jauh lebih penting dari pada menghukum dan memenjarakan pelaku tersebut.¹¹⁷

Dalam keadaan seperti ini Kepolisian menyediakan tempat dalam pertemuan para pihak lebih-lebih memberikan suatu pendapat dalam permasalahan tersebut dikarenakan penyidik sebagai mediator kepada para pihak setelah para pihak melaksanakan musyawarah dan ditemukan titik kesepakatan maka kesepakatan tersebut untuk dibuat dalam bentuk tertulis dan ditandatangani oleh para pihak sebaiknya hasil kesepakatan yang sudah tertulis diketahui oleh Kepala Desa/Lurah dimana korban berdomisili.¹¹⁸

¹¹⁷ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

¹¹⁸ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

Dalam penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas, maka proses perdamaian antara pelaku dan korban dapat pula diadakan dengan meminta bantuan pihak ketiga selaku mediator apabila penyelesaian secara musyawarah tidak tercapai kesepakatan. Dalam hal telah terjadi kesepakatan antara para pihak yang terlibat, dituangkan dalam surat pernyataan dan diserahkan kepada penyidik/penyidik pembantu. Berdasarkan ketentuan tersebut, dapat dipahami bahwa terhadap penentuan dan penggantian kerugian materiil sebagai akibat peristiwa kecelakaan lalu lintas dapat diselesaikan secara nonpenal dengan cara musyawarah antara para pihak untuk mencapai kata mufakat. Hal ini berarti bahwa, terkait dengan ganti kerugian terhadap hak-hak korban dapat diselesaikan secara nonpenal dan dapat dilakukan terhadap semua jenis kecelakaan lalu lintas, baik itu laka lantas ringan, sedang maupun laka lantas berat.¹¹⁹

Menurut Kasatlantas Polresta Pati¹²⁰, diterapkannya keadilan restoratif dalam penyelesaian kecelakaan lalu lintas adalah karena penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas saat ini sering menimbulkan rasa tidak puas, baik itu di pihak korban maupun pelaku. Korban seringkali merasa hak-hak dan kepentingannya tidak diperhatikan, sedangkan sanksi pidana yang terbatas menyebabkan pelaku laka lantas merasa diperlakukan tidak sesuai dengan perbuatan yang telah dilakukan.

Adanya ketidakpuasan atas pelaksanaan penegakan hukum yang dilakukan penegak hukum, baik oleh korban maupun pelaku, menjadikan penyelesaian perkara

¹¹⁹ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

¹²⁰ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

berdasarkan keadilan restoratif sebagai alternatif yang dapat ditawarkan untuk menyelesaikan konflik antar pihak korban dan pelaku. Mengingat penyelesaian perkara dengan melalui perdamaian, maka korban dan pelaku dapat mencari dan mencapai kesepakatan yang paling mendekati kehendak dan kepentingan para pihak, baik itu korban maupun pelaku. Penggunaan keadilan restoratif sebagai alternatif penyelesaian konflik antar korban dengan pelaku, maka diharapkan dapat mengembalikan keseimbangan kepentingan, terutama dalam pemulihan hak-hak korban yang telah dirugikan sebagai akibat dari perbuatan pelaku.¹²¹

Menurut Kasatlantas Polresta Pati¹²², seorang Polantas dalam menyelesaikan kasus kecelakaan lalu lintas ini dapat mengesampingkan aturan aturan penyelesaian yang seharusnya dilakukan melalui jalur pengadilan dikarenakan adanya aturan lain yang memperbolehkan seorang polisi melakukan diskresi tersebut dengan tujuan agar kasus tersebut dapat selesai lebih cepat dan dikatakan adil bagi kedua belah pihak. Alasan diskresi sejatinya tidak menyalahi aturan karena berdasarkan pendapatnya hidup di masyarakat luas haruslah selalu menjunjung tinggi norma-norma yang hidup juga di masyarakat, mungkin dalam aturannya dikatakan harus diselesaikan melalui jalur pengadilan, tapi bagaimana kita menolak kebiasaan yang hidup dimasyarakat itu padahal yang terpenting dari suatu hukum adalah keadilan bagi para pihak yang

¹²¹ La Ode Ali Mustafa, dkk. Efektifitas Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Restorative Justice di Polres Baubau, *Legalite: Jurnal Perundang Undangan dan Hukum Pidana Islam*, 8 (2) Juli-Desember 2023, hal 127

¹²² Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

berkasus tersebut dan penyelesaian melalui jalur nonpenal tersebut sudah sangat adil menurutnya.

Terkait dengan kepastian hukum ia menjelaskan memang akan sangat sulit menerapkan dua hal yaitu keadilan dan kepastian hukum untuk suatu kasus namun sejatinya diskresi tersebut juga bukan merupakan suatu penyimpangan asas legalitas. Adapun peneliti mengimplikasikan sebuah fenomena hukum tersebut sebagai sebuah esensi dari hakikat sebuah hukum progresif. Satjipto Raharjo¹²³, yang menyatakan pemikiran hukum perlu Kembali pada filosofis dasarnya, yaitu hukum untuk manusia. Dengan filosofis tersebut, maka manusia menjadi penentu dan titik orientasi hukum. Hukum bertugas melayani manusia, bukan sebaliknya. Oleh karena itu, hukum itu bukan merupakan institusi yang lepas dari kepentingan manusia. Mutu hukum ditentukan oleh kemampuannya untuk mengabdikan pada kesejahteraan manusia. Ini menyebabkan hukum progresif menganut “ideologi”: Hukum yang pro-keadilan dan Hukum yang Pro-rakyat.

Dalam logika itulah revitalisasi hukum dilakukan setiap kali. Bagi hukum progresif, proses perubahan tidak lagi berpusat pada peraturan, tetapi pada kreativitas pelaku hukum mengaktualisasikan hukum dalam ruang dan waktu yang tepat. Para pelaku hukum progresif dapat melakukan perubahan dengan melakukan pemaknaan yang kreatif terhadap peraturan yang ada, tanpa harus menunggu perubahan peraturan (*changing the law*). Peraturan buruk tidak harus menjadi penghalang bagi para pelaku

¹²³ Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif : ...Op.Cit*, 2009, hal. 16

hukum progresif untuk menghadikarkan keadilan untuk rakyat dan pencari keadilan, karena mereka dapat melakukan interpretasi secara baru setiap kali terhadap suatu peraturan. Untuk itu agar hukum dirasakan manfaatnya, maka dibutuhkan jasa pelaku hukum yang kreatif menterjemahkan hukum itu dalam kepentingan-kepentingan sosial yang memang harus dilayaninya.¹²⁴

Hukum diharapkan mampu mengahdirkan keadilan kepada masyarakat (*bringing justice to the poeple*). Jenis keadilan yang dihadirkan oleh hukum sangat dipengaruhi penggunaan pendekatan dalam menangani permasalahan hukum yang dihadapi. Perbedaan pendekatan tersebut dapat dirinci menjadi 4 pendekatan yaitu (1) pendakatan filosofis dengan *natural law*-nya, (2) pendekatan positivism dengan *state law*-nya, (3) pendekatan *socio-legal* dengan *the living law*-nya dan (4) pendekatan *legal pluralism* melalui penggabungan pendekatakan positivism, *socio-legal* dan *natural law* dengan *moral*, *ethic* dan *religion*-nya. Pendekatan filosofis seringkali bermuara pada pemuliaan nilai kebenaran dan keadilan filsafati yang berhenti pada tataran pemikiran.¹²⁵

Teori hukum progresif berangkat dari dua asumsi dasar. Pertama, hukum adalah untuk manusia, bukan sebaliknya. Bertolak dari asumsi dasar ini, kehadiran hukum bukan untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas dan besar. Oleh karena itu, ketika terjadi permasalahan hukum, maka hukumlah yang harus ditinjau dan

¹²⁴ *Ibid*, hal 21

¹²⁵ Endri & Marisa Elsera, Makna Keteraturan Berlalu Lintas (Studi Budaya Berlalu Lintas Masyarakat Tanjungpinang dalam Perspektif Sosiologi Hukum), *Jurnal Selat*, 4 (1) Oktober 2016, hal 42

diperbaiki, bukan manusiannya yang dipaksapaksa untuk dimasukkan ke dalam skema hukum. Kedua, hukum bukan merupakan institusi yang mutlak serta final, karena hukum selalu berada dalam proses untuk terus menjadi (*law as a process, law in the making*).

Secara implikatif, tindakan penyidik Kepolisian lalu lintas dalam menggunakan kewenangan diskresi nya untuk menyikapi permasalahan hukum dalam lalu lintas seperti halnya kecelakaan lalu lintas yang mengarah pada kriminalisasi dengan mengupayakan kebijakan nonpenal secara restorative justice adalah bentuk kepedulian dan penalaran hukum yang mendasar atas dampak dari sebuah penghukuman terhadap pelaku terhadap kondisi korban maupun keluarga korban yang mana terciptanya sebuah filosofis *progresif law* atas penggunaan optimalisasi diskresi penyidik polantas kearah perubahan hukum modern. Secara lebih sederhana hukum progresif adalah hukum yang melakukan pembebasan, baik dalam cara berpikir maupun bertindak dalam hukum, sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdikan kepada manusia dan kemanusiaan. Jadi tidak ada rekayasa atau keberpihakan dalam menegakkan hukum. Sebab menurutnya, hukum bertujuan untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan bagi semua rakyat. Hukum progresif bermakna hukum yang peduli terhadap kemanusiaan sehingga bukan sebatas dogmatis belaka. Secara spesifik hukum progresif antara lain bisa disebut sebagai hukum yang pro rakyat dan hukum yang berkeadilan. Konsep hukum progresif adalah hukum tidak ada untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk suatu tujuan yang

berada di luar dirinya. Oleh karena itu, hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek*. Progresifisme hukum mengajarkan bahwa hukum bukan raja, tetapi alat untuk menjabarkan dasar kemanusiaan yang berfungsi memberikan rahmat kepada dunia dan manusia. Asumsi yang mendasari progresifisme hukum adalah pertama hukum ada untuk manusia dan tidak untuk dirinya sendiri, kedua hukum selalu berada pada status *law in the making* dan tidak bersifat final, ketiga hukum adalah institusi yang bermoral kemanusiaan.

C. Problematika bagi Penegak Hukum dalam Pelaksanaan Penyelesaian Perkara Pidana Lalu Lintas Melalui Jalur non Penal

Secara fundamental, perdamaian diantara para pihak yang terlibat dalam tindak pidana lalu lintas seperti kecelakaan lalu lintas mempunyai nilai filosofi keadilan yang sangat tinggi, bahkan melebihi nilai keadilan yang dilahirkan oleh hakim dalam putusannya, maka tidak perlu lagi perkara tersebut dibawa ke ranah sidang pengadilan.

Proses penegakan hukum itu bertumpu pada tiga pilar, yaitu kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan, apabila terjadi benturan antara kepastian hukum dengan keadilan dan kemanfaatan maka yang lebih diutamakan adalah aspek keadilan dan kemanfaatan, oleh karenanya dengan adanya perdamaian diantara para pihak dalam perkara pidana lalu lintas maka dalam hal ini keadilan dan kemanfaatan telah dicapai, sehingga kepastian hukum dapat dikesampingkan, apabila dalam perkara pidana lalu lintas telah dicapai penyelesaian secara kekeluargaan (perdamaian) maka tidak perlu

lagi perkaranya diteruskan ke sidang pengadilan, hal tersebut didasarkan atas pertimbangan proses pemidanaan itu adalah ultimum remedium yang merupakan senjata pamungkas dalam penyelesaian perkara pidana, apabila mekanisme lain masih dimungkinkan (misalnya musyawarah mufakat) maka mekanisme dimaksud dapat dilaksanakan untuk menyelesaikan terlebih dahulu karena penyelesaian tersebut memberikan manfaat baik bagi kedua pihak, mengacu pendapat Gustav Radbruch bahwa proses penegakan hukum itu bertumpu pada tiga pilar, yaitu kepastian hukum (*rechtssicherheit*), keadilan (*gerechtigkeits*) dan kemanfaatan (*zweck lassigkeit*)¹²⁶, apabila aspek kepastian hukum yang diutamakan maka akan mengorbankan aspek keadilan, demikian pula sebaliknya, akan tetapi kalau dipilih aspek manfaat maka aspek kepastian hukum dan aspek keadilan secara serta merta sudah tercakup di dalamnya, hal tersebut sejalan dengan Teori Hukum Progresif Satjipto Rahardjo yang menyatakan bahwa hukum itu untuk manusia bukan untuk dirinya sendiri, bila terjadi permasalahan dengan hukum maka yang dikalahkan adalah hukum, bukan manusianya, hal ini senafas dengan diskresi kepolisian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Problematika hukum pidana di Indonesia semakin berkembang seiring dengan makin pesatnya pertumbuhan masyarakat. Berbagai permasalahan tersebut

¹²⁶ Nuraida Fitrihabib, dkk. Kepastian Hukum, Kemanfaatan dan Keadilan Pemidanaan Kejahatan Asal Usul Perkawinan, *al-Jinayah: Jurnal Hukum Pidana Islam*, 7 (2) Desember 2021, hal 485

membutuhkan penyelesaian yang tepat untuk mengembalikan kondisi seperti sebelum terjadinya tindak pidana. Akan tetapi pemahaman masyarakat di Indonesia mengidentikkan penyelesaian permasalahan hukum dengan aparat penegak hukumnya yaitu Kepolisian. Kepolisian merupakan bagian dari sistem peradilan pidana. Penyelesaian perkara pidana ditempuh melalui sistem peradilan yang diatur dalam KUHAP, yaitu hal yang pertama dilakukan adalah membuat laporan polisi. Melalui laporan polisi ini korban berharap ada keadilan dimana pelaku akan dijatuhi pidana. Namun, akhir dari sistem peradilan tersebut seringkali belum tentu menjamin rasa keadilan dalam masyarakat. Berat ringannya vonis yang dijatuhkan hakim terhadap terdakwa belum mewujudkan keseimbangan dan mengembalikan situasi sosial dalam masyarakat.

Penegakan hukum sangatlah erat dengan masyarakat, sebagaimana teori yang dikemukakan oleh Carl von Savigny, dimana menurutnya “*Das recht wird nicht gemacht, est ist und wird mit dem volke*” (hukum itu tidak dibuat melainkan tumbuh dan berkembang bersama masyarakat).¹²⁷ Namun, ternyata hukum modern yang dipakai oleh bangsa Indonesia dikembangkan tidak dari dalam masyarakat Indonesia, melainkan ditanamkan dari luar (*imposed from outside*). Hukum modern adalah produk sosial, ekonomi dan kultural barat, khususnya Eropa. Maka sebetulnya cerita tentang sejarah kelahiran hukum modern adalah cerita tentang sejarah sosial Eropa.¹²⁸

¹²⁷ Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008, hal 124

¹²⁸ Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif ... Op.Cit*, 2009, hal 138

Hukum modern memiliki tipe liberal. Dalam tipe liberal, tidak hanya hukum substantif yang penting, melainkan juga prosedur. Prosedur menjadi penting dan memiliki arti tersendiri, oleh karena dibutuhkan untuk menjaga dan mengamankan kebebasan individu. Pemikiran tentang hukum yang kemudian melahirkan positivisme, tak dapat dipisahkan dari kehadiran negara modern. Positivisme inilah yang selama ini tertanam di benak kebanyakan para sarjana hukum di Indonesia. Akibatnya sangat mempengaruhi pola berpikir penegak hukum dalam penanganan perkara pidana termasuk perkara pidana di bidang lalu lintas yaitu harus sesuai pada hukum positif yang ada.

Menurut Satjipto Rahardjo, penyelesaian perkara melalui sistem peradilan yang berujung pada vonis pengadilan merupakan suatu penegakan hukum ke arah jalur lambat. Hal ini karena penegakan hukum itu melalui jarak tempuh yang panjang, melalui berbagai tingkatan mulai dari kepolisian, kejaksaan, pengadilan negeri, pengadilan tinggi bahkan sampai ke Mahkamah Agung. Pada akhirnya berdampak pada penumpukan perkara yang jumlahnya tidak sedikit di pengadilan.¹²⁹

Hukum pidana adalah ultimum remedium yang berarti suatu upaya terakhir yang ditempuh bilamana tidak ada upaya lain untuk menyelesaikan perkara. Namun, pada perkembangannya hukum pidana justru digunakan sebagai upaya pertama dalam menyelesaikan suatu masalah antara orang yang satu dengan yang lain. Bahkan ada suatu perkara yang sebenarnya termasuk dalam ranah perdata dipaksakan menjadi

¹²⁹ Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Kompas, Jakarta, 2003, hal 170

perkara pidana. Pergeseran fungsi hukum pidana ini menunjukkan bahwa masyarakat telah meninggalkan sedikit demi sedikit budaya berhukum. Padahal dalam suatu masyarakat masih mempunyai alternatif penyelesaian secara nonpenal yang berfungsi lebih efektif dalam menyelesaikan suatu masalah.

Secara problematika dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal dimanifestasikan pada sebuah kewenangan diskresi seorang penyidik Kepolisian lalu lintas yang mana tindakan tersebut diambil dengan diperlukannya sebuah keberanian dengan penalaran hukum yang baik atau pemikiran kognitif sebagai cerminan kualitas seorang penyidik lalu lintas dalam menyikapi kriminalisasi lalu lintas. Didalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dijelaskan bahwa:

- 1) Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri.
- 2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan, serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kalimat dalam Pasal 18 tersebut yang berbunyi “bertindak menurut penilaian sendiri” merujuk kepada konsep diskresi atau “*Freies Ermessen*”. Dalam bahasa Inggris, diskresi (*Discretion*) mengandung arti, “*the quality of being discreet, or*

careful about what one does and says”, dari kalimat tersebut mempunyai makna yakni kualitas yang bijaksana, atau berhati-hati tentang apa yang dilakukan dan dikatakan. Jadi, inti dari makna kata diskresi yang telah dijelaskan di atas yakni harus dilakukan dengan penuh kehati-hatian. Dalam bahasa UU No. 2 Tahun 2002 tersebut diskresi dirumuskan sebagai “dalam keadaan yang sangat perlu”. Penjelasan resmi dari UU tersebut berbunyi, “yang dimaksud dengan ‘bertindak menurut penilaiannya sendiri’ adalah suatu tindakan yang dapat dilakukan oleh anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dalam bertindak harus mempertimbangkan manfaat serta risiko dari tindakannya dan betul-betul untuk kepentingan umum.”¹³⁰

Diskresi adalah kebebasan untuk memilih berbagai langkah tindakan (*Courses of action or inaction*). Diskresi membutuhkan tingkat kecerdasan yang memadai dalam mengambil keputusan. Dalam hal ini peningkatan sumber daya manusia (SDM) penegak hukum memegang peranan penting dari pada keputusan yang diambil, atau dalam hal ini adalah Peraturan Perundang-undangan (*to improve the human resources is more important than it's product*), mengingat pentingnya Kepolisian harus berani keluar dari alur tradisi penegakan hukum yang hanya didasarkan pada peraturan perundang-undangan semata, sebab hukum bukanlah hanya ruang hampa yang steril dari konsep-konsep non hukum. Ia harus dilihat dari perspektif sosial, perilaku yang senyatanya yang dapat diterima oleh manusia yang ada didalamnya.

¹³⁰ Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum*, Genta Publising, Yogyakarta, 2010, hal 103

Kualitas sumberdaya manusia Kepolisian adalah faktor penentu jalannya suatu Sistem Peradilan Pidana (*Criminal Justice System*), oleh karena itu peningkatan profesionalisme, integritas dan disiplin merupakan upaya penting yang harus dilakukan tiada henti.¹³¹ Selain itu perlu setiap Kepolisian termasuk Kepolisian lalu lintas bertindak proporsional serta memiliki kemandirian, kearifan dan perilaku hukum yang baik, agar kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan hukum sebagai tata hukum atau nilai dasar dari cita hukum dapat diwujudkan dinegeri tercinta ini.

Kewenangan diskresi adalah suatu kekuasaan atau wewenang yang dilakukan berdasarkan hukum atas dasar pertimbangan dan keyakinan serta lebih menekankan pada pertimbangan moral ketimbang pertimbangan hukum. Diskresi itu dilakukan bukan lepas dari ketentuan hukum tetapi diskresi itu tetap dilakukan dalam kerangka hukum. Oleh karena itu praktik Kepolisian demi kepentingan umum dapat dipandang sebagai upaya pengayoman sehingga dapat berlangsung.

Meskipun Polisi itu bertindak seolah-olah justru tidak berdasarkan atas hukum positif yang berlaku, namun apabila dikaji lebih mendalam justru tindakan tersebut adalah merupakan suatu tindakan yang dapat menjunjung tinggi tujuan hukum itu sendiri yaitu perlindungan terhadap setiap warga negara yang berdasarkan atas keadilan, kemaslahatan dan kemanfaatan hukum itu sendiri untuk membahagiakan rakyatnya.

¹³¹ Marwan Effendy, *Diskresi, Penemuan Hukum, Korporasi dan Tax Amnesty Dalam Penegakan Hukum*, Referensi, Jakarta, 2012, hal 21

Secara problematika yuridis menurut narasumber penelitian¹³² bahwa belum adanya lembaga yang mengawasi atas hasil penyelesaian perkara pidana jalur nonpenal dengan konsep pelaksanaan restorative justice sehingga pelaku lalai dalam melaksanakan kewajibannya. Seringkali ditemukan di lapangan bahwa pihak yang berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada pihak korban tidak memenuhi tanggung jawabnya, di sisi lain tidak adanya pengawasan dalam pelaksanaan kesepakatan perdamaian yang didapatkan dalam penyelesaian perkara berdasarkan keadilan restoratif tidak diawasi, sehingga dalam hal ini pihak korban merasa dirugikan.

Penyelesaian perkara pidana lalu lintas dengan pendekatan keadilan restorative belum diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Secara substansi hukum yang mengatur tentang penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas menjelaskan bahwa setiap kecelakaan lalu lintas haruslah diselesaikan melalui proses peradilan pidana sesuai dengan ketentuan undang-undang.¹³³

Substansi hukum yang berlaku saat ini masih memberikan pengaruh negatif untuk dapat diterapkannya keadilan restoratif dalam penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal. Hal ini dikarenakan ketentuan Pasal 230 juncto Pasal 235

¹³² Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

¹³³ Neni Vesna Madjid & Tegar Ariwibawa, Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalulintas Berat Dengan Pendekatan Restoratif, *UNES Journal of Swara Justisia*, 8 (1), April 2024, hal 243

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, secara tegas menentukan bahwa penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas diselesaikan dan diproses menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya menurut ketentuan Pasal 235 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemulihan terhadap hak-hak korban, tidak menggugurkan penuntutan pidana.

Maka dalam hal ini interpretasi dari ketentuan pasal-pasal tersebut tidak sejalan dengan substansi Peraturan Kepolisian Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif, yang menentukan bahwa penanganan perkara berdasarkan keadilan restoratif berimplikasi pada dilakukannya penghentian penyidikan (SP3). Dengan kata lain, antara substansi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Kepolisian Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif masih terjadi benturan hukum. Dengan demikian, penerapan keadilan restoratif dalam penyelesaian perkara pidana lalu lintas belum terpenuhi asas kepastian hukum. Namun, secara realitas masyarakat menghendaki agar dalam penyelesaian perkara pidana lalu lintas dilaksanakan secara nonpenal dengan menggunakan pendekatan keadilan restoratif.

Penanggulangan terhadap tindak pidana lalu lintas telah banyak diatur di dalam Undang-undang. Penyelesaian tindak pidana lalu-lintas melalui restorative justice untuk kecelakaan lalu lintas golongan berat belum ada payung hukumnya pada produk

hukum berupa undang-undang secara hirarki peraturan perundang-undangan Indonesia. Penanggulangan terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam mewujudkan pemulihan (restorative) secara hakiki yang melindungi hak asasi manusia tidak secara eksplisit di atur lengkap oleh Undang-undang tersebut.¹³⁴ Kondisi hukum positif di bidang pidana di Indonesia seperti ini tentu tidak dapat 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. Pengabaian konsep restorative justice dalam sistem peradilan pidana Indonesia berarti pengabaian terhadap korban dan keluarganya serta anggota masyarakat yang terpengaruh atas terjadinya kejahatan itu.

Belum diaturnya penerapan restorative justice dalam sistem hukum pidana di Indonesia telah menjadi kendala bagi kepolisian lalu lintas khususnya dalam menerapkan konsep restorative justice pada penyelesaian perkara pidana secara non penal dalam lingkup lalu lintas. Di mana, tindakan diskresi yang dilakukan oleh penegak hukum, tidak jarang menimbulkan asumsi atau stigma negatif dari masyarakat, terutama korban terhadap aparat penegak hukum dalam penerapan konsep keadilan restorative, karena tidak sedikit korban yang berprasangka negatif terhadap

¹³⁴ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

penyidik/ penyidik pembantu yang ingin menyelesaikan kasus pidana yang menyimpannya melalui jalan damai dengan pelaku, banyak korban yang beranggapan penyidik membela dan dibayar oleh pihak pelaku.¹³⁵

Kondisi tersebut menjadi dilema bagi aparat penegak hukum, disatu sisi mereka harus merespon keinginan para pihak untuk menyelesaikan perkara secara nonpenal dengan menggunakan metode restorative justice, di sisi lain mereka dihadapkan pada ketidakpastian hukum dalam pengambilan kebijakan diskresi untuk menyelesaikan perkara di luar pengadilan melalui restorative justice. Kalaupun adanya, peraturan yang menjadi dasar hukum pelaksanaan restorative hanya berlaku dalam internal kepolisian dalam bentuk surat edaran Kapolri maupun peraturan kepolisian, sementara ketentuan Pasal 18 Undang-Undang Polri yang menjadi dasar dalam pelaksanaan kewenangan diskresi masih sangat multitafsir dalam pelaksanaannya.¹³⁶

Meskipun belum diatur secara khusus dalam undang-undang, namun pelaksanaan keadilan restoratif dalam penyelesaian perkara laka lantas adalah suatu realita hukum yang menjadi tuntutan hukum yang datang dari masyarakat sebagai bentuk perkembangan hukum yang hidup di dalam masyarakat. Bahkan dapat dikatakan sudah sejak lama ada dan berkembang di tengah masyarakat. Kepolisian sebagai aparat penegak hukum harus merespon perkembangan hukum yang hidup di tengah masyarakat. Respon penyidik polisi sebagai penegak hukum dalam

¹³⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

¹³⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Riki Fahmi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Pati, Dilaksanakan Pada Tanggal 28 April 2025

penyelesaian perkara pidana kecelakaan lalu lintas, yaitu dengan mengakomodir keinginan masyarakat untuk menyelesaikan perkara yang sedang berjalan di luar pengadilan dengan pendekatan keadilan restoratif. Hal ini dilakukan untuk mewujudkan ketertiban dan keteraturan sosial di tengah masyarakat.

Pengupayaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal dengan relevansinya pada keputusan tindakan diskresi dari Kepolisian untuk mewujudkan alternatif penyelesaian tersebut adalah sebagai cerminan dari aspek hukum progresif dan juga perwujudan dari paradigma utilitarianisme. Utilitarianisme adalah aliran hukum yang menempatkan kemanfaatan sebagai tujuan utama hukum. Kemanfaatan yang dimaksud dalam aliran ini adalah kebahagiaan (*happiness*). Teori ini memandang baik buruk atau adil tidaknya suatu hukum bergantung pada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Berdasarkan teori utilitarianisme, pendekatan *Restorative Justice* atau Keadilan Restoratif yang telah diperkuat dengan hukum yang mengaturnya akan memberikan manfaat apabila dilaksanakan dengan tepat. Aturan hukum yang diaplikasikan dengan baik akan membawa dan mewujudkan tujuan hukum dengan baik pula.

Jeremy Bentham sebagai penemunya menunjuk banyak dari karyanya pada kecaman-kecaman yang hebat atas seluruh konsepsi hukum alam. Bentham tidak puas dengan kekaburan dan ketidaktetapan teori-teori tentang hukum alam, dimana Utilitarianisme mengetengahkan salah satu dari gerakan-gerakan periodik dari yang

abstrak hingga yang konkret, dari yang idealitis hingga yang materialistis, dari yang apriori hingga yang berdasarkan pengalaman.

Prinsip-prinsip dasar ajaran Jeremy Bentham adalah sebagai berikut :

- 1) Tujuan hukum adalah hukum dapat memberikan jaminan kebahagiaan kepada individu-individu baru orang banyak. Prinsip utiliti Bentham berbunyi "*the greatest heppines of the greatest number*" (kebahagiaan yang sebesar-besarnya untuk sebanyak-banyaknya orang).
- 2) Prinsip itu harus diterapkan secara kuantitatif, karena kualitas kesenangan selalu sama.
- 3) Untuk mewujudkan kebahagiaan individu dan masyarakat maka perundang-undangan harus mencapai empat tujuan:
 - a. *To provide subsistence* (untuk memberi nafkah hidup);
 - b. *To Provide abundance* (untuk memberikan nafkah makanan berlimpah);
 - c. *To provide security* (untuk memberikan perlindungan);
 - d. *To attain equity* (untuk mencapai persamaan).

Ajaran Bentham dikenal sebagai Utilitarianisme individual, yang menyatakan bahwa baik buruknya suatu perbuatan akan diukur apakah perbuatan itu mendatangkan kebahagiaan atau tidak. Bentham mencoba menerapkannya di bidang hukum yaitu perundang-undangan di mana baik buruknya ditentukan pula oleh ukuran tersebut. Sehingga undang-undang yang banyak memberikan kebahagiaan pada bagian terbesar

masyarakat akan dinilai sebagai undang-undang yang baik. Oleh karena itu diharapkan agar pembentuk undang-undang harus membentuk hukum yang adil bagi segenap warga masyarakat secara individual. “Lebih lanjut Bentham berpendapat bahwa keberadaan negara dan hukum semata-mata sebagai alat untuk mencapai manfaat yang hakiki yaitu kebahagiaan mayoritas rakyat”.¹³⁷

Kepolisian lalu lintas adalah representasi kehadiran negara dan implementasi penyelesaian pidana lalu lintas secara nonpenal dengan diskresi polisi dan optimalisasi legitimasi hukum konsep restorative justice yang apa adanya sebagai upaya optimalisasi Kepolisian mewakili representasi alat negara hukum untuk mengupayakan segala *principal* yang bisa digunakan untuk mewujudkan pelaksanaan hukum yang efektif dan memberikan keadilan dan kebahagiaan bagi mayoritas rakyat, dengan begitu *theory reasoning* atas teori utilitarianisme maupun esensi sebuah hukum progresif dalam diimplementasikan pada lingkup kerja Kepolisian lalu lintas dalam melaksanakan penegakan hukum yang berkeadilan bagi semua pihak yang berperkara.

¹³⁷ Lilik Rasyidi dan Ira Thania Rasyidi. *Dasar-Dasar ...Op.Cit*, 2004, hal 64

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Segala perbuatan yang bertentangan terhadap Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tersebut merupakan tindak pidana, oleh karena itu seperti halnya norma hukum lainnya segala bentuk pelanggaran yang dilakukan tentunya terdapat akibat hukum berupa sanksi yang akan diberikan terhadap pelanggar undang-undang tersebut. Sanksi yang diberikan bisa berupa sanksi administrasi dan sanksi pidana yang berupa sanksi penjara, kurungan, dan denda. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk tiap-tiap pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, pelanggaran lalu lintas jalan diklasifikasikan menjadi tiga jenis pelanggarannya, yaitu pelanggaran lalu lintas ringan; pelanggaran lalu lintas sedang; dan pelanggaran lalu lintas berat. Pembagian klasifikasi berdasarkan jenis pelanggaran, pada dasarnya dipergunakan sebagai patokan penentuan besarnya denda serta pidana kurungan maupun pidana penjara maksimal 6 (enam) bulan penjara bagi masing-masing jenis pelanggaran lalu lintas. Adapun sanksi berat yang pada

lingkup lalu lintas yaitu terkait kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat bahkan mati ada 2 peraturan. Peraturan yang pertama ada pada KUHP dan yang kedua adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan menjelaskan sanksi-sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Kedua peraturan tersebut sama-sama mengatur tindak pidana yang karena kesalahannya mengakibatkan korban luka bahkan mati. Sanksi yang ada pada KUHP terdapat pada Pasal 359 dan Pasal 360, sedangkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur pada Pasal 310 dan Pasal 311. KUHP mengatur tentang karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati atau luka-luka, sedangkan dalam UU LLAJ mengatur tentang karena kelalaiannya dan kesengajaannya.

2. Aspek restorative justice dalam perkara pidana termasuk dalam kebijakan hukum non-penal. Mengingat upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur “non penal” lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Penyelesaian perkara pidana secara non-penal melalui restorative justice memiliki sejumlah implikasi yang cukup signifikan, baik dari sisi hukum, sosial, maupun psikologis. Upaya Kepolisian dalam mengambil kebijakan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal dilaksanakan dengan menerapkan konsep restorative justice yang telah

dilegitimasi hukum melalui peraturan internal Polri sebagai pedoman pula bagi para perangkat Kepolisian Lalu Lintas dalam penanganan unsur pidana lalu lintas. Kebijakan tersebut biasa dilakukan ketika menghadapi peristiwa hukum seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas yang memiliki bentuk pidana kelalaian (*culpa*). Salah satu perwujudan kewenangan diskresi kepolisian yang bersifat individual adalah penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas dengan cara musyawarah antar pihak yang terlibat kecelakaan. Diskresi Polantas dapat diterapkan dalam penyelesaian kasus tindak pidana lalu lintas, sebab kasus pidana lalu lintas pada umumnya tidak ada kesengajaan, di sini yang ada hanya unsur kealpaan. Setelah selesainya tahap penyelidikan yang dilakukan di TKP kemudian kepolisian akan mengamankan pihak yang terlibat kecelakaan ke kantor polisi untuk dilakukan pemeriksaan, pada keadaan ini kepolisian tetap memperhatikan kondisi fisik dari pihak tersebut apakah memungkinkan untuk dimintai keterangan pada saat itu juga ataupun orang tersebut perlu mendapat pengobatan terlebih dahulu sebelum dilakukan interogasi, karena bagaimanapun juga seseorang yang mengalami kecelakaan kemungkinan besar akan mendapat luka baik fisik maupun keadaan psikis yang masih tertekan karena kecelakaan tersebut, apabila tidak memungkinkan dilakukan interogasi pada saat itu kepolisian akan melakukan pemanggilan dikemudian hari setelah orang tersebut sembuh ataupun siap dimintai keterangan terkait kecelakaan yang dialaminya. Guna menghindari kaburnya tersangka polisi akan menahan

terlebih dahulu surat-surat orang tersebut diantaranya berupa SIM, KTP ataupun STNK dari kendaraan yang digunakan bahkan juga mungkin kendaraan itu sendiri yang akan ditahan di kantor polisi untuk beberapa waktu hingga proses penyelesaian kasus ini berakhir. Dalam hal para pihak siap untuk dipertemukan, kepolisian selanjutnya akan menjelaskan hasil temuannya terkait hasil olah TKP serta keterangan dari para saksi, setelah kedua belah pihak memahami serta menerima hasil penjelasan tersebut barulah berdasarkan kewenangan diskresinya kepolisian akan memberikan kebebasan para pihak menentukan proses penyelesaian untuk kasus tersebut dengan cara musyawarah ataupun ditempuh melalui proses hukum yang berlaku.

3. Secara problematika dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal dimanifestasikan pada sebuah kewenangan diskresi seorang penyidik Kepolisian lalu lintas yang mana tindakan tersebut diambil dengan diperlukannya sebuah keberanian dengan penalaran hukum yang baik atau pemikiran kognitif sebagai cerminan kualitas seorang penyidik lalu lintas dalam menyikapi kriminalisasi lalu lintas. Diskresi membutuhkan tingkat kecerdasan yang memadai dalam mengambil keputusan. Dalam hal ini peningkatan sumber daya manusia (SDM) penegak hukum memegang peranan penting dari pada keputusan yang diambil, atau dalam hal ini adalah Peraturan Perundang-undangan (*to improve the human resources is more important than it's product*), mengingat pentingnya Kepolisian harus berani keluar dari alur

tradisi penegakan hukum yang hanya didasarkan pada peraturan perundang-undangan semata. Secara problematika yuridis belum adanya lembaga yang mengawasi atas hasil penyelesaian perkara pidana jalur nonpenal dengan konsep pelaksanaan restorative justice sehingga pelaku lalai dalam melaksanakan kewajibannya. Seringkali ditemukan di lapangan bahwa pihak yang berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada pihak korban tidak memenuhi tanggung jawabnya, di sisi lain tidak adanya pengawasan dalam pelaksanaan kesepakatan perdamaian yang didapatkan dalam penyelesaian perkara berdasarkan keadilan restoratif tidak diawasi, sehingga dalam hal ini pihak korban merasa dirugikan. Substansi hukum yang berlaku saat ini masih memberikan pengaruh negatif untuk dapat diterapkannya keadilan restoratif dalam penyelesaian perkara pidana lalu lintas melalui jalur nonpenal. Hal ini dikarenakan ketentuan Pasal 230 juncto Pasal 235 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, secara tegas menentukan bahwa penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas diselesaikan dan diproses menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya menurut ketentuan Pasal 235 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemulihan terhadap hak-hak korban, tidak menggugurkan penuntutan pidana.

B. Saran

1. Perlunya Pemerintah bersama dengan DPR RI yang lebih komprehensif dan lebih tersistematis melalui rekonstruksi hukum tindak Pidana lalu lintas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, KUHP dan KUHAP agar dapat mengakomodir konsep restorative justice dalam Undang-Undang agar menjadi landasan hukum yang kuat;
2. Perlu adanya peraturan secara mekanisme penanganan perkara pidana melalui perdamaian yang lebih komprehensif dan sebagai pedoman setiap aparat penegak hukum.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana (Stelsel pidana, Tindak Pidana, teori-teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana)*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002
- Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Media Group, Jakarta, 2010
- _____, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta: Kencana, 2017
- _____, *Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Prenada Media, 2020
- Bisri Ilham, *Sistem Hukum Indonesia*. Jakarta: Grafindo Persada, 1998
- Christine S.T. Kansil. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta. Jakarta. 2009
- C.S.T. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta. Jakarta. 2009

- _____, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, Jakarta: Pradnya Paramita, 2014
- Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008
- Darji Darmodihardjo dalam Hyronimus Rheti. *Filsafat Hukum ; Edisi lengkap (Dari Klasik sampai Postmoderenisme)*, Yogyakarta : Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2011
- Elfina Lebrine Sahetapy, Suhartati, *Penerapan Diversi: Konsep Dan Problematika*, Revka Prima Media Surabaya, 2018
- Friedman. *Teori dan Filsafat Hukum ; Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan*, diterjemahkan dari buku aslinya Legal Theory oleh Muhamad Arifin, Disunting oleh Achmad Nasir Budiman dan Suleman Saqib, Jakarta : Rajawali, 1990
- G.P. Hoefnagels, *The Other Side of Criminology*, Kluwer-Deventer, Holland, 1973
- I.S. Susanto, *Kriminologi*, Genda Publishing, Yogyakarta, 2011
- J.M van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, Jakarta, Bina Cipta, 1984
- Kanter dan S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Stora Grafika, 2001
- Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi, *Dasar-dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2007
- Marwan Effendy, *Diskresi, Penemuan Hukum, Korporasi dan Tax Amnesty Dalam Penegakan Hukum*, Referensi, Jakarta, 2012
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 2008
- Mohammad Ali dan Mohammad Asrori. *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: PT Bumi Aksara., 2009
- Mohammad Daud Ali, *Asas-Asas Hukum Islam (hukum Islam II):Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Islam di Indonesia*. CV Raja Wali, Jakarta. 1991
- M.Sholehuddin, *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2003

- Muh. Erwin. *Filsafat Hukum ; Refleksi Kritis Terhadap Hukum*, Jakarta : Rajawali Press, 2011
- Muhammad Syahrur, *Limitasi Hukum Pidana Islam*, Wali Songo Press, 2008
- Naning, Ramdlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Mandar Maju, Bandung, 2000
- P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru, 2014
- Pipin Syarifin, *Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung: Pustaka Setia, 2000
- Peter Beilharz, *Teori-Teori Sosial, Observasi Kritis terhadap Para Filosof Terkemuka*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005
- Peter J.P. Tak, *Essay on Dutch Criminal Policy*, Enfield Publishing 7 Distribution Company, 2002
- Puri Rahardi, *Hukum Kepolisian, Kemandirian, Profesionalisme, dan Reformasi Polri*, Yogyakarta: Lasbang Media, 2015
- Rasyid Ariman dan Fahmi Raghil, *Hukum Pidana*, Malang: Setara Press, 2016
- Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Jakarta: Centra, 2011
- Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2012
- Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Kompas, Jakarta, 2003
- _____, *Sosiologi Hukum*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2010
- _____, *Hukum Progresif : Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009
- _____, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009
- Sianturi S.R, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta, Stora Grafika. 2002

Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta : PT Intermasa, Cetakan Ke dua puluh, 1995

Sudarto, *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, 2012

_____, *Hukum dan Hukum Pidana*, Jakarta: Alumni, 2018

Teguh Sulistia dan Aria Zurnetti, *Hukum Pidana Horizon Baru Pasca Reformasi*, PT Raja Grafindo Persada: Jakarta, 2012

Warsito Hadi Utomo, *Hukum Kepolisian di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka, 2005

W.J.S. Purwodaminto, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1996

B. Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia

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

C. Jurnal, Dokumen, dan Media Internet

Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011

Ade Borami Ju dan Eko Nurisman, Cyberbullying: Pertanggungjawaban Pidana Anak Atas Hilangnya Nyawa Seseorang ditinjau Berdasarkan Keadilan Restoratif, *Sasana*, 8 (1), 2022

Adelia Winda Irani, Pertanggungjawaban Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi, *Lex Suprema*, 4 (2), 2022

- Agus Safrio, Penerapan Aspek Pidana oleh Kepolisian Lalu Lintas dalam Lingkup Penegakan Hukum (Studi Penelitian di Polres Purbalingga), Magister Hukum Unissula, *Tesis*, 2024
- Anton Susanto, Ira Alia Maerani, and Maryanto. Legal Enforcement by the Police against Child of Criminal Doer of a Traffic Accident Who Caused Death (Case Study in Traffic Accident of Police Traffic Unit of Cirebon City Police Jurisdiction), *Jurnal Daulat Hukum*, 3 (1), March 2020
- Beby Suryani, Integral Penal Policy Approach and Non Penal Policy In Prevention Child Crime, *Doktrina: Journal of Law*, 1 (2) Oktober 2018
- Dedi Nofarizal, dkk. Penyelesaian Hukum Keadilan Restoratif Terhadap Pelaku Penganiayaan, *Collegium Studiosum Journal*, 7 (2), Desember 2020
- Edi Raharjono, Using Traffic Accident Analysis for Law Enforcement in Cases of Accident Family of Artists Vanessa Angel. *Sivis Pacem*, 1 (1), Februari 2023
- Emima Alistar (Hîrlav), The Relation Between Law and Morality, *Dimitrie Cantemir Christian University: Research Association For Interdisciplinary Studies*, May 2019
- Endri & Marisa Elsera, Makna Keteraturan Berlalu Lintas (Studi Budaya Berlalu Lintas Masyarakat Tanjungpinang dalam Perspektif Sosiologi Hukum), *Jurnal Selat*, 4 (1) Oktober 2016
- Femmy Silaswaty Faried, Hadi Mahmud, dan Suparwi, Mainstreaming Restorative Justice in Termination of Prosecution in Indonesia, *Journal of Human Rights, Culture and Legal System*, 2 (1), 2022
- Gilang Kresnanda Annas, Upaya Penegakan Hukum Terhadap Perkara Kecelakaan Anak yang Menyebabkan Korbannya Meninggal Dunia, *Jurnal Hukum Caraka Justitia*, 3 (2), November 2023
- Hasanuddin Muhammad et al., Problematika Kebijakan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas pada Anak di Masa Pandemi Covid-19, *As-Siyasi: Journal of Constitutional Law*, 2 (1), 2022
- Hambali Yusuf, Saifullah Basri, Model Penyelesaian Alternatif Perkara Pidana dalam Hukum Islam dan Relevansinya dengan Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia, *Legality*, 26 (1), Maret-Agustus 2018

- Harpani Matnuh, Law as a Tool of Social Engineering, *1st International Conference on Social Sciences Education Multicultural*, 147, 2018
- Hwian Christianto, Norma Persatuan Sebagai Batasan Perbuatan Pidana Penyebaran Ujaran Kebencian Melalui Internet, *Veritas et Justitia*, 6 (1), 2020
- Ikhwan Listiyanto et al., Kewenangan Polri Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol, *Jurnal Usm Law Review*, 4 (1), 2021
- Ilyas Sarbini dkk. Keadilan restoratif Sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Pidana. *Jurnal Publikasi Hukum*, 9 (1), 2020
- Indi Nuroini, Efektivitas Penerapan Restorative Justice dalam Kasus Pidana di Indonesia, *Jurnal Cahaya Mandalika*, 5 (1), 2024
- Irvan, dkk. Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Luka Berat Berdasarkan Keadilan Restoratif, *Unes Journal of Swara Justisia*, 8 (3) Oktober 2024
- I. Tajudin, Nella Sumika Putri. Penyelesaian Tindak Pidana Lalu Lintas Melalui Pendekatan Restorave Jusce sebagai Dasar Penghenan Penyidikan dan Perwujudan Asas Keadilan dalam Penjatuhan Putusan, *Padjajaran: Jurnal Ilmu Hukum*, 2 (1), 2015
- Jacob Hattu, Pertanggungjawaban Pidana Pengambilan Jenasah Covid-19 Secara Paksa Berdasarkan Aturan Tindak Pidana Umum dan Tindak Pidana Khusus, *Jurnal Belo*, 6 (1), Januari 2021
- Junia Rakhma Putri, Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Melalui Pendekatan Keadilan Restoratif, *Soumatara Law Review*, 4 (1), 2021
- Krisna Wahyuningrum, Pengaruh Sanksi Pidana Lalu Lintas Terhadap Kesadaran Berkendara di Surabaya, *Jurnal Judiciary*, 1 (1), 2017
- La Ode Ali Mustafa, dkk. Efektifitas Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Restorative Justice di Polres Baubau, *Legalite: Jurnal Perundang Undangan dan Hukum Pidana Islam*, 8 (2) Juli-Desember 2023
- Mardona Siregar, Teori Hukum Progresif dalam Konsep Negara Hukum Indonesia, *Muhammadiyah Law Review*, 8 (2), 2024

- Muladi, Upaya Non Penal dalam Penanggulangan Kejahatan, *Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi*, 3 (2), 2019
- Neni Vesna Madjid & Tegar Ariwibawa, Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalulintas Berat Dengan Pendekatan Restoratif, *UNES Journal of Swara Justisia*, 8 (1), April 2024
- Nuraida Fitrihabibi, dkk. Kepastian Hukum, Kemanfaatan dan Keadilan Pemidanaan Kejahatan Asal Usul Perkawinan, *al-Jinâyah: Jurnal Hukum Pidana Islam*, 7 (2) Desember 2021
- Nurwianti, A, Implementasi Restoratif/Restorative Justice Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Di Polres Rembang, *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 12 (4), 2017
- Rosita Syafa'at Anugrah Pradana, Dirga Achmad, Depresiasi Makna Konkuren Dalam Undang-Undang Pemerintahan Daerah Terhadap Daerah Kepulauan, *Al-Adalah*, 8 (1), 2023
- R. Rahaditya, dkk. Analisis Pro dan Kontra Restorative Justice Dalam Penyelenggaraan Sistem Keadilan di Indonesia, *Jurnal Kewarganegaraan*, 7 (2), Desember 2023
- Ryan Manggala et al., Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam, *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 4 (4), February 2016
- Sabungan Sibarani, Tindak Pidana Kealpaan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta, *Yure Humano*, 3 (2), 2019
- Sofyan Nugroho, Rekonstruksi Kebijakan Penanggulangan Kejahatan Berdasarkan Keadilan Restoratif dalam Kerangka Peradilan Pidana, Untag Semarang, *Disertasi*, 2023
- Stefan Horodeckyj, Traditional Criminal Justice vs Restorative Justice, *Internet Journal of Restorative Justice (IJRJ)*, 9 (1), 2020
- Suhariyono AR, Perumusan Sanksi Pidana dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, *Perspektif*, XVII (1), Januari 2012

Sumaryono and Sri Kusriyah, The Criminal Enforcement of the Fraud Mode of Multiple Money (Case study Decision No.61 / Pid.B / 2019 / PN.Blora). *Jurnal Daulat Hukum*: 3 (1), March 2020

Surajiman dan Diah Ratu Sari Harahap, Analisis Yuridis Penerapan Aturan dan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor, *Jurnal Lex Publica*, 1 (1), November 2014

Wildan Nafis & Noor Rahmad, Hukum Progresif dan Relevansinya pada Penalaran Hukum di Indonesia, *El Ahli: Jurnal Hukum Keluarga Islam*, I (2), Desember 2020

