

**TINJAUAN YURIDIS ANAK SEBAGAI PELAKU TINDAK
PIDANA PERSETUBUHAN TERHADAP ANAK (STUDI
KASUS DI PENGADILAN NEGERI CIREBON)**

TESIS



Oleh:

PRASETYA NUGRAHANING WIDI

NIM : 20302300474

Konsentrasi : Hukum Pidana

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

**TINJAUAN YURIDIS ANAK SEBAGAI PELAKU TINDAK
PIDANA PERSETUBUHAN TERHADAP ANAK (STUDI
KASUS DI PENGADILAN NEGERI CIREBON)**

TESIS

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



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

**TINJAUAN YURIDIS ANAK SEBAGAI PELAKU TINDAK
PIDANA PERSETUBUHAN TERHADAP ANAK (STUDI
KASUS DI PENGADILAN NEGERI CIREBON)**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis
Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **PRASETYA NUGRAHANING WIDI**

NIM : 20302300474

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I
Tanggal,

Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum.

NIDN. 06-0503-6205

Dekan

Fakultas Hukum

UNISSULA

Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN. 06-2004-6701

**TINJAUAN YURIDIS ANAK SEBAGAI PELAKU TINDAK
PIDANA PERSETUBUHAN TERHADAP ANAK (STUDI
KASUS DI PENGADILAN NEGERI CIREBON)**

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

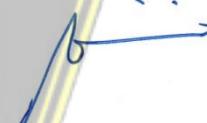
Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


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

Anggota

Anggota,


Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum.
NIDN. 06-0503-6205


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 : PRASETYA NUGRAHANING WIDI
NIM : 20302300474

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

**TINJAUAN YURIDIS ANAK SEBAGAI PELAKU TINDAK PIDANA
PERSETUBUHAN TERHADAP ANAK (STUDI KASUS DI PENGADILAN
NEGERI CIREBON)**

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.

(PRASETYA NUGRAHANING WIDI)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: PRASETYA NUGRAHANING WIDI
NIM	: 20302300474
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

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

TINJAUAN YURIDIS ANAK SEBAGAI PELAKU TINDAK PIDANA PERSETUBUHAN TERHADAP ANAK (STUDI KASUS DI PENGADILAN NEGERI CIREBON)

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.



(PRASETYA NUGRAHANING WIDI)

*Coret yang tidak perlu

ABSTRAK

Kepolisian diberi wewenang berdasarkan undang-undang yaitu mengenai pengamanan lalu lintas. Polisi lalu lintas atau disebut Polantas merupakan unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Polisi lalu lintas harus mengadakan penyidikan terhadap perkara kecelakaan lalu lintas tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis (1) implikasi hukum pidana positif dengan kecelakaan lalu lintas, (2) skema penyidikan oleh Kepolisian lalu lintas terhadap laka lant as dengan korban meninggal dunia, (3) kendala Kepolisian lalu lintas dalam proses penyidikan laka lant as yang menyebabkan korban meninggal dunia.

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) Pada Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi tiga, 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. (2) Skema Polisi Lalu Lintas dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia yaitu memproses laporan/informasi; mendatangi Tempat Kejadian Perkara; permintaan Visum et Repertum dan pembuktian dalam hal korban kasus kecelakaan yang meninggal dunia ataupun untuk mengantarkan kerumah sakit guna dilakukan Visum et Repertum atau perawatan satlantas dengan support kendaraan operasional Ambulance untuk mempercepat proses evakuasi. (3) Dalam proses penyidikan pada kasus kecelakaan tersebut terdapat kendala-kendala yang dihadapi oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian, kendala-kendala tersebut antara lain Pembuktian yang tidak kuat, Bukti yang kuat bisa berupa keterangan saksi mata, rekaman CCTV, foto atau video kejadian, catatan medis, atau dokumen lain yang dapat membuktikan keterlibatan pelaku dalam kecelakaan. Namun, jika bukti yang dihasilkan tidak cukup kuat atau terlalu sedikit, maka pengadilan mungkin tidak dapat mempertimbangkan kasus tersebut.

Kata Kunci: Penyidikan, Kepolisian Lalu Lintas, Laka Lant as.

ABSTRACT

The police are given authority based on law regarding traffic security. Traffic police or also known as Traffic Police are the implementing element in charge of carrying out police duties including guarding, regulation, escorting and patrolling, public education and traffic engineering, registration and identification of drivers, investigating traffic accidents and law enforcement in the traffic sector in order to maintain security, order and smooth traffic. The traffic police must conduct an investigation into the traffic accident case.

The purpose of this research is to find out and analyze (1) the positive criminal law implications of traffic accidents, (2) the investigation scheme by the traffic police regarding traffic accidents where the victim dies, (3) the traffic police's obstacles in the process of investigating traffic accidents that cause the victim to die.

The approach method used in this research is sociological juridical. The specifications of this research are analytical descriptive. 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. Meanwhile, secondary data was obtained from library research consisting of primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials.

Based on the results of research and discussion, it can be concluded: (1) In Article 229 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, traffic accidents are classified into three, namely minor traffic accidents, which are accidents that result in damage to vehicles and/or goods; Medium traffic accidents are accidents that result in minor injuries and damage to vehicles and/or goods; Serious traffic accidents are accidents that result in the death or serious injury of the victim. (2) The Traffic Police Scheme in investigating traffic accidents that cause the victim to die, namely processing reports/information; visit the crime scene; request for a Visum et Repertum and proof in the case of an accident victim who dies or to take him to the hospital for a Visum et Repertum or traffic security treatment with the support of an operational Ambulance vehicle to speed up the evacuation process. (3) In the process of investigating the accident case, there are obstacles faced by the Police Traffic Unit. These obstacles include evidence that is not strong. Strong evidence can be in the form of eyewitness statements, CCTV footage, photos or videos of the incident, medical records, or other documents that can prove the perpetrator's involvement in the accident. However, if the evidence produced is not strong enough or too little, then the court may not be able to consider the case.

Keywords: Investigation, Traffic Police, Traffic Accidents.

DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan	iii
.....	iii
Kata Pengantar	iv
.....	iv
Abstrak	vii
.....	vii
Abstract	viii
.....	viii
Daftar Isi	ix
.....	ix
BAB I Pendahuluan	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
.....	1
B. Rumusan Masalah	11
.....	11
C. Tujuan Penelitian.....	11
.....	11
D. Manfaat Penelitian.....	11
.....	11
E. Kerangka Konseptual.....	12
.....	12

a. Sistem.....	12
b. Penyidikan	13
c. Kepolisian Lalu Lintas.....	13
d. Kecelakaan Lalu Lintas	14
F. Kerangka Teori.....	15
1. Teori Penegakan Hukum Positivistik.....	15
2. Teori Bekerjanya Hukum	24
G. Metode Penelitian.....	28
1. Metode Pendekatan.....	29
2. Spesifikasi Penelitian.....	29
3. Sumber Data	29

4. Metode Pengumpulan Data	30
5. Metode Analisis Data	31
H. Sistematika Penulisan.....	32

BAB II Tinjauan Pustaka

A.	Tinjauan	Umum	
	Penyidikan.....		34
B.	Tinjauan	Umum	Kepolisian
	Lintas.....		39
C.	Tinjauan	Umum	Kecelakaan
	Lintas.....		44
D.	Penegakan	Hukum	Laka Lantas dalam Perspektif Hukum Islam.....
			49

BAB III Hasil Penelitian dan Pembahasan

A.	Implikasi	Hukum	Pidana	Positif	dengan	Kecelakaan	Lalu
	Lintas.....						52

B. Skema Penyidikan oleh Kepolisian Lalu Lintas Terhadap Laka Lantas	
dengan Korban Meninggal	
Dunia	
80	

C. Kendala Kepolisian Lalu Lintas dalam Proses Penyidikan Laka Lantas	
yang Menyebabkan Korban Meninggal	
Dunia	
120	

BAB IV Penutup

A.	
Kesimpulan	
130	

B.	
Saran	
133	

Daftar Pustaka	
.....	134



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara hukum hal ini dinyatakan secara tegas dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang dasar 1945.¹ Gagasan negara hukum itu dibangun dengan mengembangkan perangkat hukum itu sendiri sebagai suatu sistem yang fungsional dan berkeadilan serta dibina dengan membangun budaya dan kesadaran hukum dalam kehidupan bermasyarakat.² Sehingga segala aktifitas masyarakat harus berdasarkan hukum yang berlaku dalam masyarakat. Jadi hukum tidak dapat muncul atau timbul jika hanya ada satu orang saja. Harus ada 2 individu atau lebih (masyarakat) sehingga tercipta hukum. Ketika hukum tercipta dan berjalan dengan baik maka hukum akan menciptakan perlindungan bagi masyarakat yang berujung terwujudnya suatu keadilan. Suatu peraturan dikatakan baik jika dapat berlaku secara yuridis, sosiologis dan filosofis, begitu pula mengenai peraturan lalu lintas.

Lalu lintas merupakan sarana vital, karena berkaitan langsung dengan transportasi. Setiap orang yang melakukan mobilisasi, pasti memanfaatkan sarana transportasi yang ada, baik sarana milik pribadi maupun menggunakan transportasi

¹ Supriyono, Criminology Study of Crime of Fencing the Stolen Goods, *Jurnal Daulat Hukum*, Volume 3 Nomor 1, March 2020, h 185

² Sulistiyawan Doni Ardiyanto, Eko Soponyono, and Achmad Sulchan, Judgment Considerations Policy in Decree of the Court Criminal Statement Based On Criminal Destination, *Jurnal Daulat Hukum*, Vol 3 No 1, March 2020, h 180

publik. Banyak orang yang menginginkan untuk mendapatkan sebuah kenyamanan dalam bertransportasi. Sehingga kemajuan teknologi pun menjadi sebuah tuntutan. Dengan kemajuan teknologi di bidang transportasi, maka meningkat pula perkembangan lalu lintas dan angkutan jalan. Sehingga terjadi suatu modernisasi, seperti pada prasarana jalan, sarana angkutan dan perangkat lalu lintas lainnya.

Adapun alat transportasi yang digunakan untuk mengadakan hubungan antar wilayah ada tiga jenis yaitu alat transportasi darat, alat transportasi laut, dan alat transportasi udara. Salah satu subsektor yang penting dan yang menonjol adalah sektor transportasi darat, khususnya adalah lalu lintas jalan raya.³ Hal ini disebabkan karena sebagian besar arus perhubungan menggunakan prasarana jalan raya. Maka dapat dikatakan bahwa lalu lintas mempunyai arti penting bagi perkembangan masyarakat.

Dalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas sendiri adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Perkembangan teknologi transportasi di Indonesia telah berkembang dengan sangat maju, baik transportasi udara, darat, maupun laut menjadi beranekaragam. Perkembangan transportasi, khususnya transportasi darat telah mempermudah masyarakat dalam mobilitas dari satu daerah ke daerah yang lain, namun di sisi lain

³ Hardiman, *Gerakan Disiplin Nasional dalam Berlalu-Lintas Sejak Dini*, Graha Umbara, Jakarta, 2000, h 20.

perkembangan transportasi di kotakota besar telah muncul berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran lalu lintas, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas dari waktu ke waktu. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan suatu kesatuan sistem yang saling terkait terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan jalan, Jaringan Lalu Lintas, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta Pengelolaannya. Pengaturan lalu lintas yang baik dan efisien penting untuk memastikan bahwa angkutan jalan dapat bergerak dengan aman.

Bila diuraikan setidaknya ada beberapa poin yang harus ada dan terlaksana dalam lalu lintas, jaminan akan keamanan dan kelancaran lalu lintas, prasarana jalan raya, lalu lintas dan angkutan yang berlangsung secara ekonomis, perlindungan terhadap lingkungan hidup. Merupakan modal guna mencapai keteraturan dalam berlalu lintas Masalah lalu lintas merupakan suatu masalah yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan sehari-hari, karena masyarakat selalu berhubungan dengan lalu lintas. Masalah lalu lintas inipun tidak terlepas dari peristiwa kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan adanya korban manusia atau kerugian harta.⁴

Menurut Pignatoro⁵ Kecelakaan dapat disebabkan oleh faktor pemakai jalan (pengemudi dan pejalan kaki), faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Pignatoro juga

⁴ Tatang Sugandi, et al. *Vademikum Polisi Lalu Lintas*, Jakarta : Markas Besar Polisi Lalu Lintas, 1999, h. 148.

⁵ L.J. Pignataro. *Traffic Engineering: Theory & Practice*. Prentice H. I. Englewood Cliffs. 2004, h. 41.

menyatakan bahwa kecelakaan diakibatkan oleh kombinasi dari beberapa faktor perilaku buruk dari pengemudi ataupun pejalan kaki, jalan, kendaraan, pengemudi ataupun pejalan kaki, cuaca buruk ataupun pandangan yang buruk.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan raya yang tidak terduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan angkutan jalan meskipun telah disosialisasikannya, angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di Indonesia tetap tinggi, sesuai dengan data yang berasal dari Direktorat Lalu Lintas Markas Besar Kepolisian, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada Tahun 2022 mencapai 94.617 kasus.⁶ Bahkan menurut Organisasi Kesehatan Dunia (disingkat WHO), kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 3 (tiga) bagi masyarakat Indonesia, setelah HIV/AIDS dan TBC (*tuberculosis*). Pada tahun tersebut, jumlah kematian di Indonesia terhadap kecelakaan lalu lintas telah mencapai 19.054 jiwa, artinya dalam setiap 1 jam terdapat sekitar 2-3 orang atau setiap harinya sekitar 84 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Secara Nasional, sebanyak 67% korban kecelakaan berada pada usia produktif (22-50 tahun). Kerugian dari korban dan kerugian material akibat kecelakaan tersebut diperkirakan mencapai 134,6 miliar.⁷

⁶ Annisa Delviane, dkk. Analisis Yuridis Proses Penghentian Penyidikan Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Meninggal Dunia (Studi Penelitian Polres Karimun), *QISTINA: Jurnal Multidisiplin Indonesia*, Vol. 2 No. 2 Desember 2023, h 1447

⁷ *Ibid*

Jenis kecelakaan lalu lintas diatur pada Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggolongkan kecelakaan lalu lintas sebagai berikut Kecelakaan lalin ringan, dan Kecelakaan lalin berat. Kecelakaan lalin berat adalah yakni kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dan/atau luka berat. luka berat dimaksud adalah yang mengakibatkan korban jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut. tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan. kehilangan salah satu panca indera, menderita cacat berat atau lumpuh. terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih, gugur atau matinya kandungan seseorang. luka yang membutuhkan perawatan rumah sakit lebih dari tiga puluh hari.⁸

Jika dilihat dari kejadian atau penyebab kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat dikategorikan atas kecelakaan tunggal, kecelakaan pejalan kaki dan kecelakaan membelokan kendaraan. Sedangkan dilihat dari berat ringannya kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat diklasifikasikan atas kecelakaan berat (fatal), sedang (mati dan seorang luka berat), ringan (luka-luka ringan), yang menimbulkan kerugian material seperti kerusakan kendaraan dan atau jalan. Sementara dari sisi korban kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat dikategorikan atas kecelakaan yang menyebabkan kematian (*fatality killed*), luka berat (*serious injury*), serta luka ringan (*light injury*).

Perkara kecelakaan merupakan bagian dari tindak pidana kelalaian/ kealpaan yang disebutkan dalam Pasal 359 KUHP. Dalam Pasal 359 KUHP ditegaskan dengan

⁸ Bermans Manda, Strategi Penetapan Tersangka dalam Kecelakaan Lalu Lintas Berat oleh Penyidik Satuan Lalu Lintas Polres Agam, *Unes Law Review*, Volume 3 Issue 3, Maret 2021, h 274

dua cara bahwa kematian orang lain adalah akibat dari kelalaian pembuat, yaitu dengan tidak menyebutkan pembuat tetapi kesalahannya (kealpaannya). Dalam situasi pengendara kendaraan bermotor, salah berbuat dan tidak berbuat seakan-akan menjadi satu perbuatan. Kekurang cermatan tidak dapat dicelakan jika pelaku tidak dapat berbuat lain daripada apa yang telah ia lakukan. Dalam hal ini, penting bahwa pelaksanaannya mengetahui sejauh mana sifat kurang hati-hatian dapat dikenakan pada pelaku.

Kelalaian merupakan suatu perbuatan yang dilakukan seseorang dengan ketidak hati hatian yang seharusnya pelaku telah mengetahui akan akibat yang ditimbulkan. Kelalaian terjadi disebabkan karena ketidak hati-hatian juga karena kekeledoran yang dilakukan pelaku, oleh karena sebab tersebut, maka akibat yang ditimbulkan bisa saja korban meninggal dunia, luka-luka juga kerusakan kendaraan dan fasilitas umum dan pribadi. Demikian juga Kelalaian dalam mengendarakan kendaraan bermotor sering menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan matinya orang khususnya di jalan raya.

Perkara tindak pidana lalu lintas umumnya terjadi tanpa kesengajaan, di sini yang ada hanya unsur kealpaan atau kelalaian. Pengenaan pidana kepada orang yang karena alpa melakukan kejahatan, artinya ada kejahatan yang pada waktu terjadinya keadaan mental seseorang tidak mengetahui dan sama sekali tidak bermaksud untuk melakukan suatu perbuatan, meskipun demikian pelakunya dipandang tetap

bertanggung jawab atas terjadinya perkara yang terlarang itu, walaupun sama sekali tidak bermaksud untuk melakukan suatu perbuatan yang ternyata adalah kejahatan.

Hukum sebagai norma mempunyai ciri kekhususan, yaitu hendak melindungi, mengatur, dan memberikan keseimbangan dalam menjaga kepentingan umum. Pelanggaran ketentuan hukum dalam arti merugikan, melalaikan atau mengganggu keseimbangan kepentingan umum dapat menimbulkan reaksi dari masyarakat. Reaksi yang diberikan berupa pengembalian keseimbangan bagi suatu kelompok sosial yang teratur dilakukan oleh petugas yang berwenang dengan memberikan hukuman. Ketentuan-ketentuan yang diberlakukan kepada seseorang yang melalaikan atau mengganggu keseimbangan kepentingan umum adalah ketentuan hukum yang berlaku dalam kehidupan kelompok sosial saat itu, bukan ketentuan hukum masa lalu yang sudah tidak berlaku atau yang sedang direncanakan berlakunya. Dengan kata lain, bahwa aturan hukum yang berlaku itu merupakan hukum positif. Hukum positif yang sering juga disebut *ius constitutum* ialah ketentuan hukum yang berlaku pada suatu saat, waktu, dan tempat tertentu.

Secara umum kebutuhan setiap manusia itu akan dapat dipenuhi walalupun tidak seluruhnya, dalam keadaan yang tidak memerlukan desakan dari dalam atau dari orang lain. Untuk memenuhi kebutuhan yang mendesak, biasanya sering dilaksanakan tanpa pemikiran matang yang dapat merugikan lingkungan atau manusia lain. Hal seperti itu akan menimbulkan suatu akibat negatif yang tidak seimbang dengan suasana dan kehidupan yang bernilai baik. Untuk mengembalikan kepada suasana dan

kehidupan yang bernilai baik, diperlukan suatu pertanggungjawaban dari pelaku yang menciptakan ketidakseimbangan. Pertanggungjawaban yang wajib dilaksanakan oleh pelakunya berupa pelimpahan rasa ketidakenakan masyarakat. Hal itu supaya dapat dirasakan juga penderitaan atau kerugian yang dialami. Pemberi pelimpahan dilakukan oleh individu atau sekelompok orang yang berwenang untuk sebagai tugas yang diberikan oleh masyarakat kepadanya. Sementara itu, bagi penerima limpahan dalam mempertanggungjawabkan perbuatannya, limpahan itu berupa hukuman yang disebut “dipidanakan”. Jadi, seseorang yang dipidanakan berarti dirinya menjalankan suatu hukuman untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya yang dinilai kurang baik dan membahayakan kepentingan umum.⁹

Penyidikan dalam kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan karna untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan guna menemukan tersangka dan motif lainnya. Penyidikan kecelakaan lalu lintas dilakukakn oleh penyidik, penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.

Dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas, peran pihak kepolisian dimulai pada saat mendatangi tempat kejadian perkara, melakukan permintaan visum et repertum, membuat acara pemeriksaan di TKP dengan melakukan pemanggilan dan penyitaan barang bukti. Tahap penindakan adalah tahap penyidikan dimana dimulai tindakan-

⁹ R. Abdoel Djamali, *Pengantar Hukum Indonesia*, PT. Raja Grafindo Persada, 2012, h 171

tindakan hukum yang langsung bersinggungan dengan hak-hak asasi manusia yaitu berupa pembatasan bahkan mungkin berupa pelanggaran hak-hak asasi manusia. Dalam tahap penindakan ini, tindakan-tindakan hukum yang dapat diambil sebagaimana diatur dalam Pasal 7 KUHAP. Apabila penyidikan itu dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu, maka sejak laporan atau pengaduan diterimanya wajib memberitahukannya kepada Penyidik Polri.¹⁰

Kepolisian diberi wewenang berdasarkan undang-undang yaitu mengenai pengamanan lalu lintas. Polisi lalu lintas atau disebut Polantas merupakan unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Polisi lalu lintas harus mengadakan penyidikan terhadap perkara kecelakaan lalu lintas tersebut. Kegiatan penyidikan dilakukan salah satunya adalah untuk menemukan tersangka, sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat (2) Undang undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Dinyatakan dalam Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa tugas pokok dan fungsi Polri dalam hal ini penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan

¹⁰ Elizabeth Novita Putri Dewatayani Sarmento, dkk. Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Matinya Korban di Wilayah Hukum Polresta Denpasar, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 3, No. 1, Maret 2022, h 126

pengemudi, penegakkan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pendidikan berlalu lintas.¹¹

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian karena kelalaian sehingga sebenarnya dapat dilakukan pencegahan. Pencegahan dapat dimulai dari proses penyidikan kecelakaan lalu lintas yang benar mulai dari TKP sampai proses P-21 (penyerahan berkas), pendataan yang benar, analisa yang akurat sertamelalui implementasi analisa kecelakaan lalu lintas (*Traffic Accident Analysis*) yang konsisten. Implementasi *Traffic Accident Analysis* digunakan untuk mengetahui keakuratan penyebab kecelakaan dari berbagai aspek: manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan.¹² Dengan demikian Satuan Lalu Lintas akan mampu merekonstruksi kasus-kasus kecelakaan yang membawa banyak korban, baik untuk kepentingan pro-yustisia maupun penelitian guna pengambilan keputusan yang akurat dalam rangka pencegahan/menanggulangi kecelakaan.

Peneliti menentukan sebuah tema dan membentuk judul untuk diteruskan dalam melakukan suatu kajian ilmiah dalam bentuk penelitian yang sistematis dan mendasar dengan judul: “SISTEM PENYIDIKAN OLEH KEPOLISIAN LALU LINTAS TERHADAP INSIDEN LAKA LANTAS YANG MENYEBABKAN KORBAN MENINGGAL DUNIA (Studi Penelitian di Satuan Lalu Lintas Polres Batang)”.

¹¹ Rinto Raharjo, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta, 2014, h. 7

¹² M. Umar Maksum & Agus Suprianto, dkk. *Cara Mudah Menghadapi Kasus-Kasus Hukum Untuk Orang Awam*. Yogyakarta: Sabda Media, 2009

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti mengambil rumusan masalah meliputi tiga hal berikut:

1. Apa implikasi hukum pidana positif dengan kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana skema penyidikan oleh Kepolisian lalu lintas terhadap laka lantans dengan korban meninggal dunia?
3. Apa kendala Kepolisian lalu lintas dalam proses penyidikan laka lantans yang menyebabkan korban meninggal dunia?

C. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui dan menganalisis implikasi hukum pidana positif dengan kecelakaan lalu lintas;
2. Untuk mengetahui dan menganalisis skema penyidikan oleh Kepolisian lalu lintas terhadap laka lantans dengan korban meninggal dunia;
3. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala Kepolisian lalu lintas dalam proses penyidikan laka lantans yang menyebabkan korban meninggal dunia.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih bagi para

pihak, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan Penelitian ini mampu memberikan sumbangsih pemikiran bagi lingkungan civitas akademika Universitas Sultan Agung Semarang di bidang hukum pidana terutama terkait sistem penyidikan polantas terhadap insiden laka lantas yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

2. Manfaat Praktis

Untuk menambah dan mempertajam tingkat keilmuan hukum pidana sehingga kedepan diharapkan dapat memberi masukan bagi seluruh perangkat penegak hukum khususnya Kepolisian Lalu Lintas terkait sistem penyidikan polantas terhadap insiden laka lantas yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

E. Kerangka Konseptual

- a. **Sistem**

Pengertian dan definisi sistem pada berbagai bidang berbeda-beda, tetapi meskipun istilah sistem yang digunakan bervariasi, semua sistem pada bidang-bidang tersebut mempunyai beberapa persyaratan umum, yaitu sistem harus mempunyai elemen, lingkungan, interaksi antar elemen, interaksi antara elemen dengan lingkungannya, dan yang terpenting adalah sistem harus mempunyai tujuan yang akan dicapai. Berdasarkan persyaratan ini, sistem

dapat didefinisikan sebagai seperangkat elemen yang digabungkan satu dengan lainnya untuk suatu tujuan bersama. Kumpulan elemen terdiri dari manusia, mesin, prosedur, dokumen, data atau elemen lain yang terorganisir dari elemen-elemen tersebut. Elemen sistem disamping berhubungan satu sama lain, juga berhubungan dengan lingkungannya untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

b. Penyidikan

Penyidikan merupakan suatu rangkaian tindakan penyidik berdasarkan cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan barang bukti, yang mana dengan adanya bukti tersebut dapat membuat terang tentang kasus tindak pidana yang terjadi dan upaya untuk menemukan pelakunya. Menurut ahli hukum De Pinto, menyebutkan bahwa menyidik adalah upaya pemeriksaan awal yang dilakukan oleh para pejabat-pejabat yang ditunjuk oleh undang-undang setelah mereka mendengar kabar yang bahwa telah terjadi suatu pelanggaran hukum. Perbuatan menyidik merupakan suatu usaha dan upaya tindakan yang dilakukan sebagai tindakan mencari kebenaran tentang suatu hal telah terjadi perkara tindak pidana, dan guna mencari tau siapa yang melakukan perbuatan tersebut. Suatu proses penyidikan yang telah menemukan titik terang dan menetapkan tersangka nya nanti proses selanjutnya akan diakhiri dengan adanya kesimpulan yang dibuat oleh pihak penyidik atas

perkara pidana yang telah diselesaikan tersebut akan diadakan suatu penuntutan atau tidak oleh pihak-pihak terkait.¹³

c. Kepolisian Lalu Lintas

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 factor 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. Unit Lalu Lintas (Unitlantas) merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang bertugas melaksanakan Turjawali bidang lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas pada tingkat Kepolisian Sektor. Unitlantas dipimpin oleh Kanitlantas merupakan unsur pelaksana tugas pokok di bawah Kapolsek yang bertanggung jawab kepada Kapolsek dan dalam pelaksanaan sehari-hari berada di bawah kendali Wakapolsek (Wakil Kepala Kepolisian Sektor).

d. Kecelakaan Lalu Lintas

¹³ Elfina Dwi Rahayu & Margo Hadi Pura, Analisis Proses Penyidikan Pelaku Tindak Pidana Pencurian Terhadap Benda Sitaan, *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Vol 9 No 10, Mei 2023, h 147

Kecelakaan lalu-lintas adalah suatu kecelakaan yang terjadi di jalan yang sedang bergerak dengan akibat kematian, luka-luka atau kerusakan benda yang tidak diharapkan. Terjadinya kecelakaan lalu-lintas sebagai berikut : sewaktu mengemudi, seorang pengemudi menerima segala macam informasi melalui panca indera, baik yang ada hubungannya dengan pekerjaan mengemudi maupun yang tidak ada hubungannya sama sekali. Jika dilihat dari kejadian atau penyebab kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat dikategorikan atas kecelakaan tunggal, kecelakaan pejalan kaki dan kecelakaan membelokan kendaraan. Sedangkan dilihat dari berat ringannya kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat diklasifikasikan atas kecelakaan berat (fatal), sedang (mati dan seorang luka berat), ringan (luka-luka ringan), yang menimbulkan kerugian material seperti kerusakan kendaraan dan atau jalan. Sementara dari sisi korban kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat dikategorikan atas kecelakaan yang menyebabkan kematian (*fatality killed*), luka berat (*serious injury*), serta luka ringan (*light injury*).

F. Kerangka Teori

1. Teori Penegakan Hukum Positivistik

Hukum sebagai *social engineering* atau *social planning* berarti bahwa hukum sebagai alat yang digunakan oleh *agent of change* atau pelopor perubahan yang diberi kepercayaan oleh masyarakat sebagai pemimpin untuk

mengubah masyarakat seperti yang dikehendaki atau direncanakan. Hukum sebagai tatanan perilaku yang mengatur manusia dan merupakan tatanan pemaksa, maka agar hukum dapat berfungsi efektif mengubah perilaku dan memaksa manusia untuk melaksanakan nilai-nilai yang ada dalam kaedah hukum, maka hukum tersebut harus disebarluaskan sehingga dapat melembaga dalam masyarakat.

Di samping pelembagaan hukum dalam masyarakat, perlu dilakukan penegakan hukum (*law enforcement*) sebagai bagian dari rangkaian proses hukum yang meliputi pembuatan hukum, penegakan hukum, peradilan serta administrasi keadilan. Satjipto Raharjo menyampaikan pendapatnya mengenai penegakan hukum (*law enforcement*) adalah pelaksanaan hukum secara konkrit dalam kehidupan masyarakat. Setelah pembuatan hukum dilakukan, maka harus dilakukan pelaksanaan konkrit dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, hal tersebut merupakan penegakan hukum. Namun dalam istilah lain sering disebut penerapan hukum, atau dalam istilah Bahasa asing sering disebut *rechistoepassing* dan *rechtshandhaving* (Belanda), *law enforcement* dan *application* (Amerika).

Penegakan hukum merupakan tugas eksekutif dalam struktur kelembagaan negara modern, dan dilaksanakan oleh birokrasi dari eksekutif dimaksud, atau yang disebut birokrasi penegakan hukum. Eksekutif dengan birokrasinya merupakan bagian dari mata rantai untuk mewujudkan rencana

yang tercantum dalam peraturan (hukum) sesuai dengan bidang-bidang yang ditangani (*welfare state*).

Penegakan hukum menurut pendapat Soerjono Soekanto adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap dan mengejawantahkannya dalam sikap, tindak sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup.¹⁴

Istilah *rechtshandhaving* membawa pada pemikiran selalu dengan *force* untuk menegakkan hukum dan hanya terkait dengan pidana saja yang dikuatkan dengan kebiasaan menyebut penegak hukum ialah Polisi, Hakim, dan Jaksa. Handhaving menurut *Notitie Handhaving Millieurecht*, ialah upaya mengawasi dan menerapkan penggunaan instrument administratif, pidana, atau perdata, hingga tercapai hukum dan aturan yang tertata bagi umum dan individu.¹⁵

Fungsi dari hukum untuk melindungi kepentingan manusia. Ada tiga unsur yang diperhatikan dalam penegakan hukum, yakni:

- 1) Kepastian hukum (*Rechtssicherheit*);
- 2) Kemanfaatan (*Zweckmassigkeit*);
- 3) Keadilan (*Gerechtigkeit*).

Hukum memberikan sesuatu pasti karena untuk menertibkan umum. Kepastian hukum ini ialah perlindungan yustisiabel terhadap tindakan

¹⁴ Satjipto Rahardjo, *Membedah Hukum Progresif*, Jakarta: Kompas, 2008, h. 3

¹⁵ Andi Hamzah, *Penegakan Hukum Lingkungan*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008, h 48.

sewenang-wenang. Kedua, dikarenakan hukum untuk manusia, maka pelaksanaannya harus memberi manfaat bagi masyarakat. Hukum bersifat umum, mengikat, dan menyamaratakan, sehingga penegakan hendaknya adil. Jika hanya satu unsur yang diperhatikan, maka unsur lain akan dikorbankan. Maka, tiga unsur itu harus diperhatikan agar seimbang.¹⁶

Untuk menegakkan hukum, diusahakan upaya preventif dan represif. Secara preventif, mencegah pelanggaran oleh warga masyarakat yang dilakukan oleh badan-badan eksekutif dan kepolisian. Sedangkan secara represif apabila masih ada pelanggaran setelah preventif, diperankan kepolisian, kejaksaan, lembaga Pengadilan dan lembaga Kemasyarakatan.¹⁷

Dalam pengimplikasian penegakan hukum dengan hukum positif, Menurut aliran positivisme yang dipengaruhi oleh pemikiran Comte untuk menolak ajaran bersifat abstrak dan bersifat metafisik. Menurut Comte, segala sesuatu harus dapat dilihat atau konkret serta dapat diukur dalam bentuk metode ilmiah sehingga dapat dihitung sebagai ilmu pengetahuan. Jika tidak termasuk dalam hal tersebut maka dapat dipastikan bukan ilmu pengetahuan dan tidak dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Pemikiran tersebut merupakan bantahan mengenai hukum alam dan nilai keagamaan yang begitu kental pada saat itu, ditambah dengan munculnya raja yang bersifat absolut sehingga dapat

¹⁶ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2010, h 208

¹⁷ Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah, *Politik Hukum Pidana: Kajian Kebijakan Kriminalisasi dan Dekriminalisasi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005, h 111-112.

pertentangan dari masyarakat. Dalam abad ke-19 cara berfikir positivisme yang mengandalkan empirisme filosofis itu kemudian dibawa masuk ke wilayah hukum. Disana hukum dijadikan sebagai produk ilmiah menurut takaran positivisme. Penekanan diberikan kepada fakta empiris sebagai satu-satunya bentuk pembenaran atau pertanggungjawaban secara ilmiah. Gerakan ilmiah di bidang hukum inilah yang melahirkan positivisme hukum (*legal positivism*) mula-mula di Inggris dan kemudian juga di Jerman. Hukum berarti hukum positif. Dengan demikian teori hukum kodrat ditolak karena kedudukan hukum dihubungkan dengan eksistensi dan peranan dari otoritas yang melampaui manusia.¹⁸

Ketegasan positivisme hukum untuk menghilangkan persyaratan koneksitas antara hukum dan moral membuat ranah aksiologis aliran ini hanya terbatas pada pencapaian kepastian hukum. Inti dari kepastian hukum adalah prediktabilitas, yakni kemampuan mempersepsikan “*an individual ought to behave in a certain way*” Aspek aksiologis yang diperjuangkan positivisme hukum adalah kepastian hukum. Dengan mengambil sumber hukum formal hukum berupa peraturan perundang-undangan, diyakini bahwa hal ini dapat diwujudkan. Asas legalitas merupakan roh dari upaya pengejaran kepastian hukum tersebut. Asas ini oleh Von Feuerbac dirumuskan dalam adagium “*No punishment without law, no punishment without crime, no crime without*

¹⁸ K.Berthens, J. Ohoitmur & M.Dua, *Pengantar Filsafat*. Yogyakarta: Kanisius, 2018, h 31

punishment” (*nulla poena sine lege, nulla poena sine crimine, nullum crimen sine poena*) Asas ini begitu mendominasi, khususnya dalam arena hukum pidana, sehingga dalam banyak kodifikasi dimuat dalam pasal pertama. Itulah sebabnya, larangan retroaktif dan penetapan analogi sangat ditekankan dalam konsep berfikir tradisional positivisme hukum.¹⁹

Berdasarkan aliran ini, selama peraturan perundangan masih sah dianggap sebagai peraturan maka hal tersebut dianggap paling benar, hal itu tidak melihat lagi substansi dari hukum tersebut baik ataukah tidak baik. Namun yang ditekankan dalam hal ini adalah proses secara prosedural dari peraturan perundangan yang sah pemberlakuannya maka akan selalu menjadi hukum. Maka jelas tidak mengakui hukum alam yang terjadi di muka bumi, hal tersebut membuktikan bahwa hukum yang diakui adalah hukum negara, hukum yang ada selain hukum negara dianggap tidak berlaku karena dalam aliran ini mengisyaratkan adanya prosedur formal dalam memberlakukan undang-undang ataupun hukum. Maka jelas bahwa terjadinya pemisahan tajam dan nyata antara hukum dan moral. Moral sudah dianggap tuntas jika sudah berubah menjadi peraturan perundangan. Dalam aliran positivisme hukum ini bukan menganggap bahwa hukum yang sudah diundangkan akan selamanya baik, dan mengabaikan moral begitu saja. Sesungguhnya bagi aliran ini tetap terbuka untuk perbaikan atau dengan kata lain bahwa selalu siap jika ada perubahan agar hukum menjadi

¹⁹ Pratama Herry Herlambang. Positivisme Dan Implikasinya Terhadap Ilmu Dan Penegakan Hukum, *Indonesian State Law Review*, Vol. 2 No. 1, Oktober 2019, h 107

lebih baik lagi ke depannya namun tetap diperlukan prosedur yang berlaku. Namun apabila belum ada prosedur yang legal maka hukum yang terdahulu dianggap masih berlaku meskipun sudah tidak sesuai dengan keadaan di jaman itu.

Untuk membenarkan diri, positivisme hukum dapat menunjuk pada kepastian hukum (*rechtssicherheit*) yang memang dijamin. Identifikasi hukum dengan undang-undang menjamin bahwa orang tahu dengan pasti apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukannya. Dia juga tahu apa yang negara akan lakukan kalau ia tidak menjalankan apa yang telah ditetapkan di dalam undang-undang itu. Dengan itu, beban hakim menjadi ringan, karena ia tak perlu mempertimbangkan keadilan dan kewajaran hukum itu sendiri. Ia membatasi diri hanya pada penerapan hukum atas kasus yang ada.

Dari yang dianggap kebaikan oleh positivisme hukum tentang kepastian hukum itulah keburukan dari aliran ini menjadi terkuak. Aliran yang mengambil jarak antara moral dan hukum ini secara tidak langsung akan mematikan moral sehingga tujuan mengenai keadilan menjadi buyar dan semakin jauh dari rel yang diinginkan dari terciptanya hukum tersebut. Apalagi jika pemerintah yang berkuasa saat itu adalah pemerintah yang tirani sehingga hukum positif atau hukum yang berlaku saat itu hanya dijadikan alat untuk melanggengkan kekuasaan atau bahkan dimaksudkan untuk menghantam rakyat kecil yang sudah seharusnya dibela dan dilindungi. Hal tersebut terjadi di beberapa negara

yang melegalkan segala tindakannya mengatasnamakan hukum tersebut. Hal itu jelas bukan tujuan dari aliran positivisme hukum tersebut, kepastian yang dicari dalam aliran ini adalah kepastian yang sama di mata hukum. Positivisme yang mempunyai aspek ontologis dalam positivisme yang dianggap sebagai norma positif dalam sistem perundang-undangan suatu negara sehingga terlepas dari masalah moral. Kemudian aspek epistemologinya dari positivisme adalah doctrinal deduktif, serta aspek aksiologis yang dicari dari epistemologi yakni kepastian hukum. Maka jika berkaca dari pendapat Gustav Radbruch maka positivisme menganggap kepastian hukum adalah hal yang paling utama, sedangkan kemanfaatan dan keadilan sudah dianggap selesai dan dapat diakomodir melalui kepastian hukum dalam bentuk peraturan perundangan. Positivisme yang menganggap hukum adalah peraturan perundangan semata (*lege*) membuat hakim tidak dapat menggali lebih jauh tentang hukum sehingga hakim dianggap *la bouche de la loi* (hakim sebagai corong undang-undang).²⁰

Di dalam positivisme yang menganggap hukum adalah peraturan perundangan dari negara berimplikasi terhadap pengejaran atas kepastian hukum semata tanpa melihat dan mempertimbangkan keadilan dan kemanfaatan dari hukum tersebut. Hakim jadi tidak dapat memiliki ruang gerak untuk mencari keadilan namun hanya menerapkan undang-undang yang sudah ada. Di sisi lain kepastian hukum yang diinginkan dari positivisme sangat tertinggal jauh dari

²⁰ *Ibid*, h 108

keadaan di masyarakat. Hal tersebut terjadi karena banyak fenomena sosial yang terkadang mempunyai cara terbaru dalam melakukan sesuatu yang melanggar hukum namun belum diatur dalam peraturan perundangan. Perilaku masyarakat yang melanggar hukum sangat dipengaruhi beberapa faktor yang salah satunya adalah peran teknologi yang sangat pesat kemajuannya sehingga sangat memungkinkan masyarakat melakukan tindakan yang melawan norma di masyarakat tapi belum diatur dalam peraturan perundangan. Contohnya adalah asas legalitas yang intinya dapat memberikan sanksi apabila sudah ada peraturan perundangan yang berlaku membutuhkan dasar hukum untuk memberikan sanksi. Hal itu tampak jelas implikasi dari positivisme hukum dalam penegakkan hukum. Maka sangat jelas bahwa akan sangat sulit mengejar perkembangan masyarakat. Positivisme hukum menuntut adanya hukum tertulis terlebih dahulu atas perbuatan masyarakat yang tidak sesuai norma di masyarakat apabila untuk pemberian sanksi membuat akan adanya kekosongan hukum yang terjadi apabila terjadi tindakan yang tidak sesuai dengan norma namun hukum negara belum mengaturnya. Hal itu sangat dimaklumi terjadi karena yang dikejar hanya kepastian semata dan menyingkirkan keadilan dan kemanfaatan. Sehingga hal itu membuat hukum terasa sangat lamban dalam melakukan pergerakan untuk mengejar kehidupan masyarakat yang jelas membutuhkan kepastian tersebut secara cepat. Di sisi lain, implikasi dari positivisme terhadap hukum dan penegakkannya adalah dipakainya hukum sebagai alat untuk mempertahankan

kekuasaan pemerintah untuk terus membuat kedudukan itu menjadi langgeng dan abadi. Hukum negara yang dianggap hukum satusatunya oleh positivisme hukum jelas akan membuat hukum negara sebagai instrumen untuk menggebuk lawan politik dan memperpanjang umur kekuasaan.²¹

Hal itu seolah terasa sebagai menjatuhkan lawan secara legal dan dilindungi oleh hukum, dikarenakan tanpa melihat manfaat dan keadilan yang ingin dicapai dengan penerapan hukum tersebut dan cukup melihat aspek nyata dari peraturan perundangan. Serta yang terakhir, implikasi yang diberikan positivisme hukum terhadap ilmu dan penegakan hukum adalah tidak dapat bekerja secara optimal para penegak hukum seperti jaksa, polisi, pengacara dan hakim untuk menemukan hukum. Para praktisi dituntut untuk melaksanakan peraturan perundangan tanpa perlu menggali nilai-nilai yang ingin dicapai dalam peraturan perundangan yang dibuat tersebut. Hanya melakukan implementasi tanpa berhak melakukan terobosan hukum yang mungkin di era jaman sekarang ini perlu dilakukan untuk menemukan hukum yang layak mencapai keadilan, kemanfaatan dan kepastian bagi semua pihak.

2. Teori Bekerjanya Hukum

Kekuasaan yang tidak terdistribusi secara merata di antara posisi-posisi sosial dapat menimbulkan konflik kepentingan yang seringkali merupakan

²¹ Pratama Herry Herlambang. Positivisme Dan Implikasinya*Op.Cit*, Oktober 2019, h 110

kontes yang tidak seimbang. Orang-orang yang memiliki minat yang sama lebih mampu untuk mengartikulasikan atau menegaskan kepentingannya. Kelompok kepentingan diatur untuk meningkatkan kekuasaan orang-orang (atau kelompok) yang memiliki kepentingan yang sama. Kelompok semacam itu dapat mengajukan tuntutan hukum dan melakukan tindakan lain untuk mempengaruhi perkembangan dan administrasi norma-norma hukum. Selanjutnya, kelompok tersebut menjadi kelompok penekan (*pressure groups*) ketika mereka mencoba untuk mempengaruhi pembuatan undang-undang serta membentuk opini publik dan tindakan pemerintah pada isu-isu yang mempengaruhi kepentingan mereka. Semakin umum aktivitas ini, semakin banyak ideologi kelompok yang dapat diterapkan.²² Di dalam membicarakan penerapan hukum pada masyarakat-masyarakat yang kompleks, mereka mengatakan bahwa ciri pokok yang membedakan masyarakat primitif dan tradisional dengan masyarakat kompleks adalah birokrasi. Masyarakat modern bekerja melalui organisasi-organisasi yang disusun secara formal dan birokrasi dengan maksud untuk mencapai rasionalitas secara maksimal dalam pengambilan keputusan serta efisiensi kerja yang berjalan secara otomatis. Demikian pula hukum di dalam masyarakat modern itu tidak luput dari pengaruh birokratisasi itu sendiri.

²² F. James Davis, *Toward a Theory of Law in Society*, *Sociological Focus*, No. 2 Vol.11, April 1978, h136

Konsepsi operasional tentang rekayasa masyarakat yang menggunakan hukum sebagai sarana didasarkan pada dua konsep yang berbeda, yaitu konsep mengenai “ramalan” akibat-akibat (*prediction of consequences*) yang dikemukakan oleh Lundberg dan Lansing, serta konsep dari Hans Kelsen mengenai aspek rangkap dalam peraturan hukum.²³ Konsep pertama, menurut Lundberg dan Lansing, mengemukakan bahwa setiap peraturan hukum yang mengakibatkan perubahan sosial memberikan dorongan pada tingkah laku pemegang peran, sedangkan tingkah laku dari setiap individu mewujudkan suatu fungsi dalam bidang di tempat individu itu bertingkah laku. Konsep kedua dikemukakan oleh Hans Kelsen yang menyatakan bahwa peraturan hukum yang diundangkan oleh penguasa yang berwenang di dalam suatu negara modern memiliki aspek rangkap.

Peraturan hukum yang ditujukan pada seorang anggota masyarakat yang menunjukkan bagaimana dia harus bertingkah laku, sekaligus juga ditujukan pada hakim agar apabila menurut pendapat hakim hendaknya membebankan sanksi terhadap anggota masyarakat itu (apabila terjadi pelanggaran atau penyimpangan hukum).²⁴ Dari konsep Lundberg dan Lansing serta konsep Hans Kelsen yang telah dipaparkan di atas, William J. Chambliss dan Robert B. Seidman menyusun suatu model mengenai bekerjanya hukum

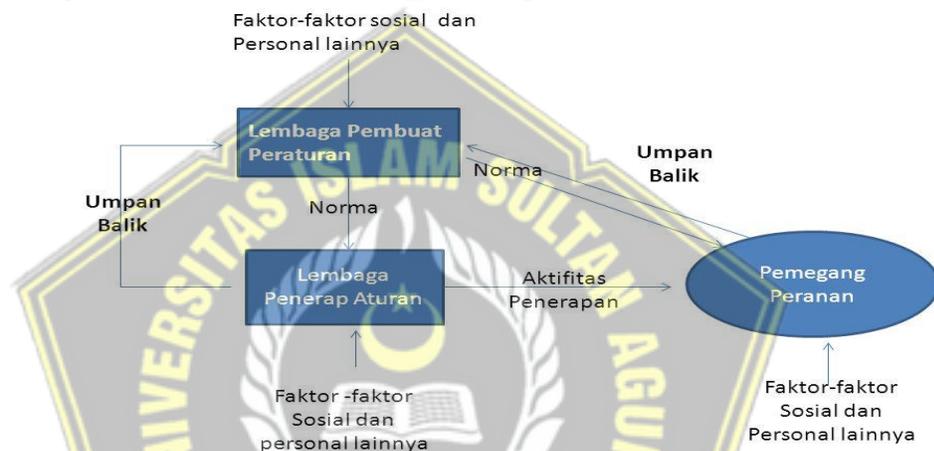
²³ Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat, Dikutip dari Kadek Cahya Susila Wibawa, Kebijakan Desentralisasi Fiskal dalam Menunjang Pembangunan Ekonomi Daerah*, Tesis, Program Magister Ilmu Hukum, Universitas Diponegoro, Semarang, 2006, h 53.

²⁴*Ibid*

dalam masyarakat.²⁵ Chambliss dan Seidman menggambarkan teori bekerjanya hukum seperti di bawah ini::

Gambar 1: Bekerjanya Hukum dalam Masyarakat²⁶

TEORI BEKERJANYA HUKUM (Robert B. Seidman, 1972)



Setiap konsep hukum memengaruhi, mendorong atau memaksa agar suatu kegiatan dilakukan oleh lembaga pembuat peraturan dan lembaga kekuasaan negara. Oleh karena itu model yang diajukan menggambarkan tuntutan-tuntutan yang diajukan oleh berbagai golongan di dalam masyarakat, kemudian oleh kekuasaan negara diselenggarakan dengan menggunakan hukum sebagai sarana untuk mendorong atau memaksakan dilakukannya tingkah laku yang diinginkan pemegang peran. Kehidupan dalam masyarakat yang sedikit banyak berjalan dengan tertib dan teratur ini didukung oleh adanya

²⁵*Ibid*, h54

²⁶Siti Malikhatus Badriyah, *Sistem Penemuan Hukum dalam Masyarakat Prismatic*, Cetakan Pertama, Jakarta: Sinar Grafika, 2016, h 51

suatu tatanan dan ketertiban masyarakat yang tampak dari luar, sedangkan dari dalam didukung oleh lebih dari satu macam tatanan. Kemajemukan (tatanan) ini oleh Chambliss dan Seidman digambarkan dalam bagan di atas. Uraian bagan di atas adalah sebagai berikut:

- 1) Setiap peraturan hukum memberitahu tentang bagaimana seorang pemegang peran (*role occupant*) diharapkan untuk bertindak.
- 2) Bagaimana seorang pemegang peran akan bertindak sebagai suatu respon terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan yang ditujukan kepadanya, sanksi-sanksinya, aktivitas dari lembaga-lembaga pelaksana serta keseluruhan kompleks kekuatan sosial, politik dan lainnya yang mengenai dirinya.
- 3) Bagaimana lembaga-lembaga pelaksana akan bertindak sebagai respon terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan hukum yang ditujukan kepada mereka, sanksi-sanksinya, keseluruhan kompleks kekuatan-kekuatan sosial, politik dan lainnya yang mengenai diri mereka serta umpan-umpan balik yang datang dari pemegang peran.
- 4) Bagaimana para pembuat undang-undang akan bertindak merupakan fungsi peraturan-peraturan yang mengatur tingkah laku mereka, sanksi-sanksinya, keseluruhan kompleks kekuatan-kekuatan sosial, politik,

ideologis dan lainnya yang mengenai diri mereka serta umpan balik yang datang dari pemegang peran serta birokrasi.²⁷

G. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah suatu metode cara kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan. Metode adalah pedoman cara seorang ilmuwan mempelajari dan memahami lingkungan-lingkungan yang dipahami.²⁸ Sedangkan penelitian adalah suatu cara yang didasarkan pada metode sistematis dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk memecahkan suatu masalah yang bersifat ilmiah.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis sosiologis. Yuridis sosiologis adalah suatu pendekatan dengan berdasarkan norma-norma atau peraturan yang mengikat, sehingga diharapkan dari pendekatan ini dapat diketahui bagaimana hukum yang secara empiris merupakan gejala masyarakat itu dapat dipelajari sebagai suatu variabel penyebab yang menimbulkan akibat-akibat pada berbagai segi kehidupan sosial. Jenis penelitian yuridis sosiologis menggunakan data primer, dimana

²⁷*Ibid*, h 57

²⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta : UI Press, 1986, h 14.

data primer tersebut didapatkan langsung dari sumber sehingga masih berupa data mentah.

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 Acara Pidana;

- c. 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:

- a. 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 dengan instansi terkait. Wawancara yang dilakukan dengan menyiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu, namun dimungkinkan adanya perubahan yang disesuaikan dengan keadaan lapangan. Dalam hal ini wawancara

dilaksanakan pada narasumber di lingkungan Kepolisian yaitu pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Batang.

b. Studi Pustaka

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 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 utuh²⁹, 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:

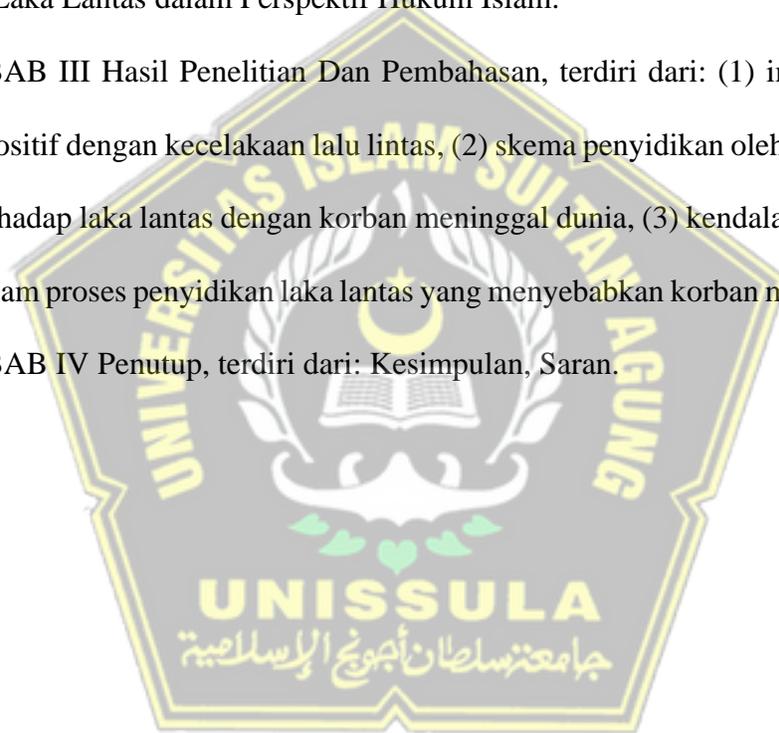
²⁹ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010, h 153

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

BAB II, Tinjauan Pustaka terdiri dari: Tinjauan Umum Penyidikan, Tinjauan Umum Kepolisian Lalu Lintas, Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas, Penegakan Hukum Laka Lantas dalam Perspektif Hukum Islam.

BAB III Hasil Penelitian Dan Pembahasan, terdiri dari: (1) implikasi hukum pidana positif dengan kecelakaan lalu lintas, (2) skema penyidikan oleh Kepolisian lalu lintas terhadap laka lantas dengan korban meninggal dunia, (3) kendala Kepolisian lalu lintas dalam proses penyidikan laka lantas yang menyebabkan korban meninggal dunia.

BAB IV Penutup, terdiri dari: Kesimpulan, Saran.





BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Penyidikan

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana memberi definisi penyidikan sebagai serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada pembahasan ketentuan umum, Pasal 1 butir 1 dan 2, merumuskan pengertian penyidikan yang menyatakan, penyidik adalah pejabat Polri atau pejabat pegawai negeri “tertentu” yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang. Sedangkan penyidikan berarti; serangkaian tindakan yang dilakukan

pejabat penyidik sesuai dengan cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti, dan dengan bukti itu membuat atau menjadi terang tindak pidana yang terjadi serta sekaligus menemukan tersangkanya atau pelaku tindak pidana.³⁰

Pada tindakan penyelidikan penekanan diletakan pada tindakan “mencari” dan menemukan sesuatu peristiwa yang dianggap atau diduga sebagai tindak pidana. Pada penyidikan, titik berat tekanannya diletakan pada tindakan “mencari serta mengumpulkan bukti” supaya tindak pidana yang ditemukan dapat menjadi terang, serta agar dapat menemukan dan menentukan pelakunya. Dari penjelasan yang dimaksud hampir tidak ada perbedaan makna keduanya. Hanya bersifat gradual saja. Antara penyelidikan dan penyidikan adalah dua fase tindakan yang berwujud satu. Antara keduanya saling berkaitan dan mengisi guna dapat diselesaikan pemeriksaan suatu peristiwa pidana. Namun demikian, ditinjau dari beberapa segi, terdapat perbedaan antara kedua tindakan tersebut:

- 1) Dari segi pejabat pelaksana, pejabat penyidik terdiri dari “semua anggota” Polri. Dan pada dasarnya pangkat dan wewenang berada di bawah pengawasan penyidik.
- 2) Wewenangnya sangat terbatas, hanya meliputi penyelidikan atau mencari dan menemukan data atas suatu tindakan yang diduga merupakan tindak pidana. Hanya dalam hal-hal telah mendapat perintah dari pejabat penyidik, barulah

³⁰ M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan Dan Penerapan KUHAP (penyelidikan dan Penuntutan)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2006, h. 109

penyelidik melakukan tindakan yang disebut Pasal 5 ayat (1) huruf b (penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan tempat, penggeledahan, penyitaan, dan sebagainya).

KUHAP memberikan definisi penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. Kemudian dipertegas dan diperinci lagi dalam Pasal 6 KUHAP. Di samping apa yang diatur dalam Pasal 1 butir 1 dan Pasal 6, terdapat lagi Pasal 10 yang mengatur tentang adanya penyidik pembantu di samping penyidik yang pengangkatannya berdasarkan syarat kepangkatan tertentu.³¹

- 1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 KUHAP dijelaskan bahwa: Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang:
 - a. Menerima-laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;
 - b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;
 - c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;
 - e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
 - f. Mengambil sidik jari dan memotret seorang;

³¹ *Ibid.* h 110

- g. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- i. Mengadakan penghentian penyidikan;
- j. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b mempunyai wewenang sesuai dengan undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaan tugasnya berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik tersebut dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a.

Djisman Samosir berpendapat bahwa penyidikan adalah usaha menegakan hukum yang sifatnya membatasi serta menegakkan hak warga negara, tujuannya tidak lain untuk menciptakan keseimbangan antara individu dengan kepentingan-kepentingan umum agar tercipta situasi yang aman dan tertib, oleh karena penyidikan merupakan suatu penegakan dari hukum pidana, sehingga penyidikan harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan menurut De Pinto, menyidik atau opsporing merupakan permulaan pemeriksaan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum yang ditunjuk oleh undang-undang, setelah mereka mendengar kabar bahwa terjadi pelanggaran hukum.³²

³² Lilik Mulyadi, *Hukum Acara Pidana, Normatif, Teoritis, Praktik dan Permasalahannya*, Bandung: Alumni, 2012, h 37.

Wisnubroto berpendapat “Penyidikan merupakan pemeriksaan awal atau pendahuluan atau *vooronderzoek* yang dititik beratkan pada pengumpulan bukti-bukti faktual yang dilakukan baik melalui pengeledahan, penangkapan, bahkan jika diperlukan sampai tindakan penahanan tersangka, serta penyitaan terhadap barang-barang yang dimungkinkan mempunyai hubungan erat dengan terjadinya suatu tindak pidana”.³³

Sedangkan Estiyarso berpendapat bahwa “Penyidikan merupakan usaha pertama guna mencari serta mengumpulkan bukti-bukti guna membuat terang dan mengungkap tindak pidana, sepenuhnya menjadi tanggung jawab dan tugas dari pejabat Kepolisian Negara. Pejabat pegawai negeri tertentu oleh undang-undang diberikan wewenang khusus untuk melaksanakan tugasnya berada dibawah koordinasi dan pengawasan dari pihak kepolisian selaku penyidik”.

Berdasarkan pengertian dari beberapa ahli, dapat disimpulkan penyidikan sebagai langkah penyelesaian perkara pidana setelah dilakukannya penyelidikan, dimana penyelidikan sebagai tahapan permulaan untuk menentukan ada tidaknya tindak pidana. Setelah diketahui bahwa ada suatu tindak pidana, maka langkah selanjutnya yaitu dilakukan penyidikan. Penyidikan ialah rangkaian tindakan yang dilakukukan oleh penyidik sesuai dengan cara yang diatur didalam undang-undang guna mengumpulkan bukti-bukti, dimana dengan bukti tersebut dapat membuat terang suatu tindak pidana yang terjadi sekaligus untuk menemukan tersangka tindak pidana.

³³ Ali Wisnubroto, *Praktek Peradilan Pidana (Proses Persidangan Perkara Pidana)*, Jakarta: Galaxy Puspa Mega, 2002, h 104.

Pada tahap penyelidikan, penekanan diletakkan pada “mencari dan menemukan suatu peristiwa tindak pidana”. Sedangkan pada tahap penyidikan, penekanannya diletakkan pada tindakan “mencari dan mengumpulkan bukti-bukti” agar tindak pidana menjadi terang serta agar dapat menemukan siapa pelakunya. Pada Pasal 184 Undang-Undang No.8 Tahun 1981 dalam hal mencari serta mengumpulkan alat-alat bukti yang sah meliputi: (a) Keterangan saksi; (b) Keterangan ahli; (c) Surat; (d) Petunjuk; (e) Keterangan terdakwa.

B. 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.³⁴ Selanjutnya Satjipto Raharjo yang mengutip pendapat Bitner menyebutkan bahwa apabila hukum bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat, diantaranya melawan kejahatan. Akhirnya 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

³⁴ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, h. 111

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.³⁵ Dari istilah *politeia* dan polis itulah kemudian timbul istilah *lapolice* (Perancis), *politeia* (Belanda), *police* (Inggris), *polzei* (Jerman) dan Polisi (Indonesia).³⁶ 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 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).

³⁵ Warsito Hadi Utomo, *Hukum Kepolisian di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka, 2005, h 5

³⁶ *Ibid*, h. 9

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.³⁷

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;
- 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;

³⁷ 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

- 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:

- a)

Visi	Polisi	Lalu	Lintas
------	--------	------	--------

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

Unit Lalu Lintas (Unitlantas) merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang bertugas melaksanakan Turjawali bidang lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas pada tingkat Kepolisian Sektor. Unitlantas dipimpin oleh Kanitlantas merupakan unsur pelaksana tugas pokok di bawah Kapolsek yang bertanggung jawab kepada Kapolsek dan dalam pelaksanaan sehari-hari berada di bawah kendali Wakapolsek (Wakil Kepala Kepolisian Sektor). Sesuai dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Nomor 23 Tahun 2010 Pasal 120 ayat (3), dalam melaksanakan tugasnya Unitlantas menyelenggarakan fungsi: (a) pembinaan partisipasi masyarakat di bidang lalu lintas melalui kerja sama lintas sektoral dan Dikmaslantas; (b) pelaksanaan Turjawali lalu lintas dalam rangka Kamseltibcarlantas; dan (c) pelaksanaan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

C. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam melakukan suatu analisa kecelakaan lalu lintas diperlukan pengetahuan mengenai definisi kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi atau reaksi suatu objek, bahan, atau radiasi menyebabkan

cidera atau kemungkinan cidera.³⁸ Menurut Frank Bird kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerugian pada manusia, kerusakan pada properti, dan hilang atau terganggunya proses.³⁹

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban).⁴⁰ Kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.⁴¹

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera, ataupun kecacatan, tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.⁴²

³⁸ H. W. Heinrich, Dan Petersen, N Roos, *Industrial Accident Prevention*, 5th Ed. McGraw-Hill, New York, 1980

³⁹ Heinrich SD, *Fractures of the Shaft of the Tibia and Fibula*. In Rockwood and Wilkins' *Fractures in children*. Philadelphia: Lippincott, 1996, h 1347

⁴⁰ World Health Organization, *International Standards for Drinking Water*. 2nd Edition, Geneva, 1984

⁴¹ Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan

⁴² F.D. Hobbs, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas (Edisi Kedua)*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. 1995

Dari beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi:

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi:

- a) *Angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan;
- b) *Rear-End* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah,
- c) *Sideswipe* (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan;

- d) *Head-On* (Ho), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswipe);
- e) *Backing*, tabrakan secara mundur.

Dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas dapat menimpa sekaligus atau hanya beberapa diantaranya. Berikut beberapa kondisi yang digunakan untuk mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas, yaitu:

- a) Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b) Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
- c) Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau yang harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.⁴³

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang diakibatkan oleh kendaraan dengan

⁴³ Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan

atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya diakibatkan oleh satu kendaraan yang menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian pada pemiliknya atau korban.

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 berisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kecelakaan Lalu Lintas dapat digolongkan dari:

a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;

Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang dapat berakibat kerusakan kendaraan atau barang.

b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang;

Kecelakaan Lalu Lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.

c. Kecelakaan Lalu Lintas berat;

Kecelakaan lalu-lintas berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Terdapat sejumlah teori kategori lokasi-lokasi yang disebut rawan kecelakaan dengan sejumlah asumsi dan berbagai parameter. Tetapi secara sederhana, lokasi rawan kecelakaan yang terjadi secara berulang dalam suatu ruang dan waktu yang relatif sama dan diakibatkan oleh penyebab yang relatif sama pula.

Klasifikasi kecelakaan pada dasarnya dibuat berdasarkan dari tingkat keparahan korban, dengan demikian kecelakaan lalu-lintas dibagi menjadi 4 macam kelas sebagai berikut:

- 1) Klasifikasi berat (*fatality accident*), apabila terdapat korban yang mati (meskipun hanya satu orang) dengan atau korban luka-luka berat atau ringan.
- 2) Klasifikasi sedang, apabila tidak terdapat korban yang mati namun dijumpai sekurang-kurangnya satu yang mengalami luka-luka berat;
- 3) Klasifikasi ringan, apabila tidak terdapat korban mati dan luka-luka berat, dan hanya dijumpai korban yang luka-luka ringan saja;
- 4) Klasifikasi lain-lain (kecelakaan dengan kerugian materil saja) yaitu apabila tidak ada manusia yang menjadi korban, hanya berupa kerugian materil saja baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan ataupun fasilitas lainnya.

Oder dan Spicer⁴⁴ menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik antara pengemudi dengan lingkungan, dimana pengemudi melakukan tindakan menghindari sesuatu atau rintangan sehingga kemungkinan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas. Dari beberapa penelitian dan pengkajian di lapangan dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan, serta interaksi dan kombinasi dua atau lebih faktor tersebut di atas.⁴⁵

⁴⁴ Fachrurrozy, *Keselamatan Lalu Lintas (Traffic Safety)*. UGM, Yogyakarta, 2001.

⁴⁵ Austroads, *Road Safety Audit*. 2nd edition, Austroads Publication, Sydney, Australia. 2002.

D. Penegakan Hukum Laka Lantas dalam Perspektif Hukum Islam

Dalam Islam hukum dan agama tidak dapat dipisahkan ialah sumber hukum Islam itu sendiri. Dalam kepustakaan hukum Islam selalu disebutkan bahwa sumber-sumber hukum Islam adalah al-Qur'an yang terutama, kemudian Sunnah Rasul dan *al-ra'yu*. Agama Islam pun bersumber dari al-Qur'an dan Sunnah Rasul. Dengan demikian, baik agama Islam maupun hukum Islam, kedua-duanya bersumber dari al Qur'an dan Sunnah Rasul. Adapun *al-ra'yu* sebagai hasil *ijtihad* (manusia) merupakan sumber ketiga bagi hukum Islam.

Dalam hal berlalu lintas wajib hukumnya untuk mematuhi segala aturan yang ada sebagai wujud ketaatan rakyat terhadap pemerintah atau penguasa demi terwujudnya kemaslahatan umum. Salah satu penyebab dari pelanggaran lalu lintas yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas yang akan membahayakan diri sendiri bahkan membahayakan orang lain. Dalam Islam diajarkan untuk pentingnya menjaga diri dan orang lain dalam hal ini yaitu menjaga jiwa. Salah satu ciri yang memberikan martabat dan kemuliaan kepada manusia ialah kemampuan manusia untuk berpikir dan menggunakan akalnyanya. Dengan struktur fisik dan rohani yang seperti itu, manusia secara fitrah atau naluri memiliki martabat dan kemuliaan yang harus diakui dan dilindungi.

Dalam Fatwa yang disampaikan Imam Ibnu Baz, menyatakan bahwa “Tidak boleh bagi seorang muslim maupun non muslim untuk melanggar peraturan negara terkait rambu lalu lintas. Karena tindakannya ini menyebabkan bahaya besar baginya

dan orang lain. Pihak pemerintah semoga Allah memberikan taufiq membuat undang-undang dan peraturan tersebut, dalam rangka menjaga kemaslahatan seluruh masyarakat, dan menghindarkan bahaya agar tidak menimpa kaum muslimin”.

“Karena itu, tidak boleh bagi seorangpun untuk melanggar aturan itu. Dan pemerintah boleh memberikan hukuman untuk perbuatan itu, yang bisa membuatnya jera. Karena Allah menghentikan maksiat masyarakat melalui penguasa, yang tidak bisa dihentikan dengan al-Quran dan sunah. Mereka bisa berhenti dari pelanggaran, karena hukuman yang diberikan oleh pemerintah. Mengapa bisa demikian? Karena sedikitnya iman mereka kepada Allah dan hari akhir”.

Salah satu prinsip pengakuan dan perlindungan yang berkaitan dengan martabat manusia itu telah digariskan dalam QS al-Isrā/17:33.

وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطٰنًا فَلَا يَسْرِفُ فِي الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مَنْصُورًا



Artinya: Janganlah kalian membunuh jiwa yang diharamkan Allah, melainkan dengan suatu alasan yang benar. Siapa saja yang dibunuh secara zalim, maka sesungguhnya Kami memberikan kekuasaan kepada ahli warisnya, tetapi janganlah ahli waris itu melampaui batas dalam membunuh. Sesungguhnya ia adalah orang yang mendapat pertolongan.

Dalam QS al-Isrā/17:33 dapat ditarik suatu garis hukum bahwa manusia dilarang menghilangkan nyawa baik nyawa orang lain maupun nyawanya sendiri. Disini tampak jelas bahwa hak untuk hidup dan hak atas perlindungan untuk hidup

diwajibkan pada penyelenggara Negara. Perlu segera dipahami bahwa dalam Negara hukum menurut Al-Qur'an dan sunnah manusia hanya memiliki hak untuk hidup dan hak atas perlindungan untuk hidup. Adapun "hak untuk mati" sama sekali tidak dimiliki manusia karena soal kematian setiap manusia adalah wewenang Tuhan.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implikasi Hukum Pidana Positif dengan Kecelakaan Lalu Lintas

Lahirnya suatu peraturan ditetapkan oleh pemerintah dan di imbangi dengan terjadinya kerjasama dari semua pihak dalam melaksanakan peraturan, maka akan ada suatu harapan bahwa lahirnya kejahatan baru dapat ditekankan kebijakan atau upaya penanggulangan kejahatan pada hakekatnya bagian integral dari perlindungan masyarakat. Sementara itu, aparat penegak hukum merupakan pihak yang bertanggung jawab untuk memobilisasi atau melaksanakan hukum sebagaimana mestinya manakala perbuatan-perbuatan yang merugikan hak dan kepentingan seseorang sebagai subjek hukum. Berdasarkan sifat negara yang memiliki fungsi untuk melindungi dan menyejahterakan warga negaranya sehingga diperlukan adanya jaminan perlindungan dari pemerintah terhadap masyarakat yang harus berlaku secara meluas dan baik. Pemerintahan mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur dan efisien.

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat.⁴⁶

Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya merupakan satu-satunya produk hukum undang-undang yang mengatur seluruh aspek lalu lintas dan transportasi. Pada dasarnya, undang-undang ini merupakan pembaharuan dari produk hukum peninggalan Pemerintah Kolonial Belanda tahun

⁴⁶ Elfrida Ade Putri, *Monograf: Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya*, Pena Persada, Banyumas, 2020, h 1

1930an yang diadopsi oleh pemerintah pada tahun 1951 dan diperbaharui pada tahun 1965, kemudian diperbaharui kembali pada tahun 1992.

Undang-undang ini dipersiapkan untuk mengakomodir berbagai perkembangan baru, terutama konsep-konsep dan teknologi baru dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas. Undang-undang ini kemudian dimanifestasikan ke dalam empat Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: PP No.41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, PP No. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, serta PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Sejalan dengan peraturan-peraturan pemerintah tersebut, diterbitkan pula berbagai Keputusan Menteri yang menjadi pedoman teknis bagi penerapan berbagai peraturan di atas. Contohnya adalah: Kepmen No. 60/1993 tentang Marka Jalan, Kepmen No. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, dan Kepmen No. 62/1993 tentang Lampu Lalu lintas.

Adapun undang-undang sebagai acuan pengaturan aktivitas lalu lintas dan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya. Lalu lintas adalah suatu sistem yang terdiri dari komponen-komponen utama yang pertama atau suatu sistem head way (waktu antara dua kendaraan yang berurutan ketika melalui sebuah titik pada suatu jalan) meliputi semua jenis prasarana infrastruktur dan sarana dari semua jenis angkutan yang ada, yaitu: jaringan jalan, pelengkap jalan, fasilitas jalan, angkutan umum dan pribadi, dan jenis kendaraan lain yang menyelenggarakan proses

pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau bahan dari suatu tempat ketempat yang lain yang dibatasi jarak tertentu. Lalu lintas di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 didefinisikan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Menurut Muhammad Ali lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan dijalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ketempat lain.⁴⁷ Dari definisi diatas bisa di ambil kesimpulan bahwa lalu lintas adalah sarana jalan yang menjadi sarana utama untuk dapat mencapai suatu tujuan tertentu yang disertai atau tidak disertai dengan kendaraan maupun alat angkut barang. Dalam lalu lintas terdapat tiga komponen penting yaitu manusia, kendaraan dan jalan.

Arti lalu lintas untuk lalu lintas jalan menggambarkan pelanggaran lalu lintas jalan sebagai segala tindakan atau perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan undang-undang lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran tersebut diatur dalam UU No.22 Tahun 2009:

- a. Berperilaku tertib;
- b. Pencegahan segala sesuatu yang dapat menghambat atau membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas angkutan jalan atau menyebabkannkerusakan jalan.

⁴⁷ Erly Pangestuti & Fajar Sulisty Wahyudi, *Prosedur Penyelesaian Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dalam KUHP, Jurnal Hukum: Yustitiabelen*, Vol. 7 No. 1, Juli 2021, h 75

Setiap pelanggaran terhadap ketentuan ini akan dianggap sebagai pelanggaran terkait kecelakaan. Ketertiban lalu lintas, disisi lain adalah semacam disiplin nasional yang mencerminkan budaya suatu negara. Oleh karena itu, setiap orang harus berpartisipasi dan mewujudkan agar tidak terjadi pelanggaran lalu lintas. Dengan demikian, Masyarakat diharapkan mengetahui, menerapkan dan mematuhi peraturan lalu lintas saat berkendara di jalan raya. Karakteristik lalu lintas muncul dari interaksi antara pengemudi lingkungan. Lalu lintas di ruas akses berubah karakternya berdasarkan daerah dan waktu. Perilaku pengendara juga mempengaruhi lalu lintas. Pengemudi di segmen jalan dirakit untuk cepat konstan misalnya 80 km/jam mungkin memiliki cepat bervariasi 30 km/jam hingga 120 km/jam.

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur didalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *recht delicten* yang

berarti suatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut JM Van Bemmelen dalam bukunya “*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*” menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.⁴⁸

Apabila pernyataan tersebut diatas dihubungkan dengan kenyataan praktek yang dilakukan sehari-hari dimana pemberian sanksi terhadap pelaku kejahatan memang pada umumnya lebih berat dari pada sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran. Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro⁴⁹ pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.⁵⁰

Sedangkan Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*.⁵¹ *Politis-on recht* itu

⁴⁸ Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, h 40

⁴⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2003, h 33

⁵⁰ *Ibid*, h 37

⁵¹ Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002, h 43

merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

- a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan;
- b. Menimbulkan akibat hukum.

Maka dari berbagai pengertian diatas maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.⁵²

Ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka

⁵² Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu, 1983, h 87

diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya.⁵³

Pola pikir masyarakat yang praktis dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lunturnya etika dalam berkendara di jalan raya, dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia Pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.⁵⁴

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Faktor-faktor di atas mempunyai hubungan kausalitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antara satu sama lain. Faktor tersebut dapat disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan (sepeda motor), dan faktor kondisi jalan raya.⁵⁵

⁵³ *Ibid*, h 88

⁵⁴ Adiputra, P.B. *Hukum Dan Etik Berlalu Lintas*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2002, h 103

⁵⁵ *Ibid*, h 104

Menurut Suwardjoko pencatatan data pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk bisa dianalisis guna menemukan sebab musabab kecelakaan lalu lintas sehingga dengan tepat bisa diupayakan penanggulangannya. Penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam tiga unsur yaitu manusia, jalan, dan kendaraan. Menurut Suwardjoko tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengemudi. Penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas juga dipertegas oleh pernyataan Hobbs, bahwa penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologis manusia, sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan tentang tata cara lalu lintas.⁵⁶

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah seharusnya diganti tetapi tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, di

⁵⁶ Christine S.T. Kansil. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Cet 1, Jakarta : Rineka Cipta, 1995, h 85

samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.⁵⁷

Faktor terakhir adalah faktor jalan, hal ini berhubungan dengan kecepatan rencana jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya media jalan, dan jarak pandang serta kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor. Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jalan menjadi lebih licin. Selain itu, jarak pandang juga terganggu dengan adanya asap dan kabut, terutama di daerah pegunungan. Hal ini mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek.

Faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan Suwardjoko, bahwa kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan yang sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.

Di antara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan penyebab pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi karena faktor manusia berkaitan erat dengan etika, tingkah laku, dan cara berkendara di jalan raya. Bentuk pelanggaran itu sendiri merupakan bagian dari kelalaian seseorang dalam bertindak dan mengambil keputusan

⁵⁷ A. Putri, Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin. *Jurnal Phronesia*, Vol 2 No 6, 2011, h 118

yang tergesa-gesa. Mereka sering mementingkan diri sendiri tanpa mementingkan kepentingan umum.⁵⁸

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimplementasikan pula fungsi penanganan masalah Kecelakaan Lalu Lintas melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, serta penegakan hukum. Menurut Pasal 1 No 24 UU No. 22 tahun 2009 LLAJ, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas merupakan kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengendara yang mengakibatkan kematian, luka berat, dan/atau kerusakan harta benda. Kecelakaan jalan dan jalan biasa dapat dikategorikan sedikitnya ke dalam empat kategori antara lain kecelakaan beruntun, kecelakaan tunggal, kendaraan pedestrian dan kendaraan benda diam.⁵⁹ Kecelakaan juga dapat didefinisikan sebagai suatu kejadian yang terjadi dalam waktu atau periode tertentu dengan kondisi melibatkan diri sendiri atau orang lain, kendaraan, maupun obyek benda lain yang dapat merugikan jika mengakibatkan korban manusia atau benda.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas di jalan yang tidak diduga dan tidak diharapkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya,

⁵⁸ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB, 2000, h 19

⁵⁹ C.J. Khisty, A Systemic Overview of Non-Motorized Transportation for Developing Countries: An Agenda for Action. *Journal of Advanced Transportation*, Vol 37 No 3, 2003, h 281

yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan korban luka ringan atau berat, korban meninggal dunia, dan kerusakan material. Kecelakaan yang terjadi bukan hanya diderita oleh yang terkena kecelakaan, tetapi secara tidak langsung juga diderita oleh seluruh keluarganya. Andai kata seseorang terkena kecelakaan dan harus dirawat di rumah sakit, maka keluarganya harus banyak bekerja membayar pengobatan. Apabila seseorang meninggal karena kecelakaan, maka keluarga yang ditinggalkan merasa sedih karena kehilangan seseorang dalam keluarganya. Sebab itu kita harus berhati-hati dan waspada supaya jangan sampai terjadi kecelakaan karena kecelakaan berarti penderitaan, kesedihan dan kerugian dalam hidup kita.

Menurut Warpani, penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yakni manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan.⁶⁰ Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan; faktor pengemudi (*road user*), faktor kendaraan (*vehicle*), dan faktor lingkungan jalan (*road environment*). Kecelakaan yang terjadi pada umumnya tidak hanya disebabkan oleh satu faktor saja, melainkan hasil interaksi antar faktor lain. Hal-hal yang tercakup dalam faktor-faktor tersebut antar lain: faktor pengemudi, yaitu kondisi fisik (mabuk, lelah, sakit, dan sebagainya), kemampuan mengemudi, penyebrang atau pejalan kaki yang lengah, dan lain-lain. Faktor kendaraan yaitu, kondisi mesin, rem, lampu, ban, muatan, dan lain-lain. Faktor lingkungan jalan yaitu, desain jalan (median, gradien, alinyemen, jenis permukaan, dan sebagainya),

⁶⁰ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB. 2002

kontrol lalu lintas (marka, rambu, lampu lalu lintas), dll. Faktor cuaca yaitu, hujan, kabut, asap, salju, dan lain-lain.⁶¹

Kecelakaan yang terjadi masih banyak diakibatkan karena kecepatan melaju pengendara yang tidak sesuai dengan keadaan keramaian jalan, sehingga menyebabkan kecelakaan tunggal. Pada umumnya, banyak pelanggaran yang dilakukan oleh manusia, misalnya tidak memberi tanda akan membelok, atau mengendarai mobil tidak di jalur kiri, atau pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas pada kendaraan lain yang datang dari sebelah kiri, atau menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu lalu lintas dan kurangnya berkonsentrasi saat mengemudikan kendaraannya.⁶²

Seperti yang telah diatur dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat 1 yang berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.

Tingginya tingkat angka pertambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, apalagi bila dibandingkan dengan pertambahan panjang dan lebar ruas jalan yang sangat sedikit mengakibatkan semakin

⁶¹ Sivak M, How Common Sense Fails us on the Road: Contribution of Bounded Rationality to the Annual Worldwide Toll of One Million Traffic Fatalities. *Transport. Res. Part F: Traffic Psychol. Behav.* Vol 5, 2002, h 263

⁶² Parker D, Reason JT, Manstead AS, & Stradling SG, Driving Errors, Driving Violations and Accident Involvement. *Ergonomics*, Vol 38 No 5, 1995, h 1041

rumit dampak permasalahan yang ditimbulkan.⁶³ Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas bila tidak dikemudikan sebagaimana mestinya, sebagai akibat dari kondisi teknisnya yang tidak layak jalan atau penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan.⁶⁴

Kata “kecelakaan” memiliki kata dasar “celaka”. Kata celaka dapat diartikan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia yang berarti menderita sesuatu yang menyusahkan, malang, sial tidak beruntung, tidak bahagia. Sehubungan dengan hal tersebut, maka “kecelakaan” adalah kejadian yang tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka atau kerugian benda. Selain itu kecelakaan selalu mengandung unsur tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dan menimbulkan rasa heran atau (tercengan terlebih dahulu) maka ini menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan jika tubrukan yang dilakukan dengan sengaja atau direncanakan lebih dahulu itu mengakibatkan orang mati, maka perbuatan itu termasuk pembunuhan.

Dengan kata lain apabila adanya kecelakaan lalu lintas maka yang terlintas adalah hal-hal sebagai berikut: 1) terjadinya di jalan; 2) mengakibatkan luka-luka dan/ meninggal dunia; 3) mengakibatkan kerusakan benda. Dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas ini, maka dijelaskan yang dimaksud dengan hal-hal tersebut di atas, yaitu:

⁶³ Ambarwati L, Sulistio H, Negara GH, & Hariadi Z, Karakteristik dan Peluang Kecelakaan pada Mobil Pribadi di Wilayah Perkotaan. *Rekayasa Sipil*, Vol 4 No 2, 2012, h 125

⁶⁴ Sivak M, *Op.Cit*, Vol 5, 2002, h 263

- 1) Menurut ketentuan Pasal 1 ayat (4) UU RI No. 14 Tahun 1992, “jalan” adalah jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas umum.
- 2) “Luka-luka dan/ meninggal dunia” berarti putusnya atau rusaknya *continuitas* jaringan akibat trauma.
- 3) “Kerusakan harta benda” berarti terjadi perubahan dari bentuk yang semula mengenai suatu benda karena suatu benturan yang berakibat pecah, pesok, putusnya bagian-bagian serta menurunnya kualitas dari benda atau barang tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa agar suatu kejadian disebut kecelakaan lalu lintas, harus memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

- a) Adanya unsur kelalaian;
- b) Harus ada pemakai jalan yang bergerak;
- c) Harus ada kerusakan benda atau korban manusia sekalipun hanya luka-luka untuk menentukan bahwa kejadian ini adalah kecelakaan lalu lintas.⁶⁵

Masalah kecelakaan lalu lintas berkaitan secara langsung dengan Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini karena pelanggaran lalu lintas dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan mati atau luka-luka adalah merupakan pelanggaran terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Kalau peristiwanya sampai diajukan ke Pengadilan,

⁶⁵ Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Lembang, 2006. h 97

maka terdakwa didakwa melanggar pasal-pasal Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sebagai berikut:⁶⁶

Pasal 359: “Barangsiapa yang karena salahnya telah menyebabkan meninggalnya orang lain, dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya satu tahun.”

Pasal 360 ayat (1): “Barang siapa karena salahnya telah menyebabkan orang lain mendapat luka berat dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau dengan hukuman kurungan selamalamanya satu tahun.”

Jadi, Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana memuat ketentuan pidana terhadap pelaku, karena kealpaannya menyebabkan orang mati; sedangkan Pasal 360 mengatur ketentuan bagi pelaku karena kealpaannya menyebabkan orang luka-luka. Menurut Adi Andoyo Soetjipto⁶⁷, mengemukakan bahwa masalah pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan korban manusia meninggal dunia atau mendapatkan luka-luka berkaitan langsung dengan Pasal 359 dan Pasal 360 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Akan tetapi, secara tidak langsung bila dikaji lebih jauh ada implikasi kecelakaan tersebut, misalnya karena pengemudi tidak menaati rambu-rambu atau marka jalan, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), kendaraannya tidak memenuhi persyaratan laik jalan atau si pengemudi tidak mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.

Implikasi secara tidak langsung dapat ditunjukkan dalam Bab XII Pasal 54 sampai dengan Pasal 70 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

⁶⁶ Pasal 359 dan Pasal 360 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Pidana

⁶⁷ Adi Andoyo Soetjipto, *Penerapan Undang-Undang Lalu Lintas di Indonesia*, IKAHI, Varia Peradilan Nomor 124, 2009. h 120

- a) Mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis, perlengkapan dan laik jalan (Pasal 54);
- b) Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (Pasal 56);
- c) Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak didaftarkan sebagaimana pasal 14 ayat (1) (pasal 57);
- d) Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) (Pasal 58);
- e) Mengemudikan kendaraan bermotor tetapi tidak dapat menunjukkan Surat Ijin Mengemudi (SIM) sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (1) (Pasal 59);
- f) Mengemudikan kendaraan bermotor tetapi tidak mampu secara wajar (Pasal 60);
- g) Melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas (Pasal 61);
- h) Tidak menghentikan kendaraan ketika terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas (Pasal 63);
- i) Asuransi kendaraan bermotor terhadap kemungkinan kerugian pihak ketiga (Pasal 64);
- j) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Bab XIII ini adalah pelanggaran (Pasal 68);

- k) Melakukan pelanggaran yang sama dengan pelanggaran pertama sebelum lewat jangka waktu satu tahun sejak putusan pengadilan (Pasal 69).

Perihal aspek pidana dalam sebuah insiden kecelakaan lalu lintas, hukum pidana menyebutnya sebagai pertanggungjawaban pidana yang melekat pada subjek hukum yang berdasarkan pada hasil penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan memenuhi unsur pidana atas insiden kecelakaan tersebut. Adapun parameter maupun kriteria bahwa insiden tersebut dapat diberlakukan sebagai sebuah pidana. Pada Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3, yaitu:

- 1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang;
- 2) Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 3) Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meniggal dunia atau luka berat.

Secara umum, kewajiban dan tanggungjawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan:

“Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi”.

Namun, dalam Pasal 234 ayat (3) UU LLAJ ketentuan tersebut di atas tidak berlaku, apabila:

1. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi;
2. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
3. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Dalam Pasal 236 UU LLAJ pihak-pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas diharuskan untuk:

“Mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerugian material tanpa kehilangan nyawa adalah dalam bentuk kompensasi.

Menurut S.R. Sianturi disebutkan bahwa dalam menentukan apakah suatu kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi tanpa kehilangan nyawa adalah kejahatan atau tidak, tindakan tersebut dinyatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi unsur-unsur:

- a. Subjek;
- b. Kesalahan;
- c. Melawan hukum (tindakan); suatu tindakan yang dilarang atau disyaratkan oleh hukum/undang-undang dan terhadap pelanggar diancam dengan kejahatan;

d. Waktu, tempat dan situasi.⁶⁸

Apabila dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas seperti diuraikan di atas, baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, dan parah adalah tindak pidana. Hal ini mengacu pada ketentuan Pasal 230 UU LLAJ yang menyatakan: “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.

Berdasarkan argumentasi di atas, maka pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah pelaku kejahatan dan akan diproses secara pidana untuk pelanggaran pidana. Hukuman yang dapat dikenakan pada insiden kecelakaan tersebut bagi pengemudi karena kelalaian adalah sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 310 ayat (1) UU LLAJ, yang menyatakan:

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, di pidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan /atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Dalam hal mengendarai kendaraan bermotor yang secara sengaja membahayakan kendaraan/barang, hal itu diatur dalam Pasal 311 ayat (2) UU LLAJ, yang berbunyi:

“Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 4.000.000,00 (empat juta rupiah)”.

⁶⁸ S.R. Sianturi, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Storia Grafika, 2002, h 211.

Bagi perusahaan jasa angkutan umum, dapat dikenakan sanksi sebagaimana diatur dalam pasal-pasal berikut ini:⁶⁹

- a) Pasal 188: “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.”
- b) Pasal 191: “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.”
- c) Pasal 193
 - 1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.
 - 2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
 - 3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.

⁶⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- 4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

Menurut Pasal 199 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan selain sanksi penggantian kerugian, perusahaan angkutan umum yang bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan dapat diberikan sanksi berupa:

- a) Peringatan tertulis;
- b) Denda administratif;
- c) Pembekuan izin; dan/atau
- d) Pencabutan izin.

Untuk kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian material tetapi tidak ada korban jiwa, perusahaan angkutan umum dapat dikenai sanksi untuk kompensasi berdasarkan kerugian yang nyata-nyata telah dijelaskan di atas dan/atau sanksi administratif sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.

Adapun dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan, ketentuan pidana Pasal 273 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggara jalan dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Bahwa perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak tersebut merupakan perbuatan pasif, sehingga termasuk tindak pidana pasif yang disebut *delicta omissionis*. Delik omissionis (*delicta*

omissionis) terbagi atas delik omisi yang sebenarnya (yang murni), yang lazim disebut *delicta omissionis* dan delik omisionis yang tidak murni, sering disebut *delicta commissioinis per omissionem commissa*.

Delicta omissionis (delik omisionis yang murni), ialah delik-delik, perbuatan pidana atau tindak pidana yang oleh pembuat undang-undang dirumuskan demikian dengan kata lain dinyatakan hanya dapat diwujudkan dengan perbuatan passif, tidak berbuat atau mengabaikan kewajiban hukum, dimana seharusnya ia berbuat aktif. Misalnya Pasal-Pasal 164-165, 224, 522, 523, 529, 531 KUHP. Sedangkan delik omisi yang tidak murni yang lazim dinamakan *oneigenlijke omisidelicten* atau *delicta commissioinis per omissionem commissa*, ialah delik yang dapat diwujudkan dengan perbuatan aktif atau perbuatan passif dengan kata lain dapat terjadi karena perbuatan (*handeling*) atau pengabaian (*nalaten*).⁷⁰

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dikatakan bahwa perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan tersebut merupakan perbuatan pengabaian (*nalaten*) terhadap kewajiban untuk memperbaiki jalan yang rusak. Dengan demikian perbuatan penyelenggara tersebut termasuk delik omisi yang tidak murni (*delicta commissioinis per omissionem commissa*). Maka apakah ajaran kausalitas berlaku juga untuk tindak pidana pasif yang tidak murni?.

Untuk tindak pidana pasif murni (*delicta omissionis*), terwujudnya tindak penting akibat, atau tidak bergantung pada akibat. Misalnya pada Pasal 304 atau 522

⁷⁰ Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana I*, Jakarta: Sinar Grafika, 2010, h 213-214.

KUHP, terwujudnya perbuatan membiarkan (Pasal 304 KUHP) atau tidak datang (Pasal 522 KUHP) maka tindak pidana itu telah terjadi secara sempurna. Lain halnya dengan tindak pidana pasif yang tidak murni (*delicta commissionis per omissionem commissa*). Pada tindak pidana pasif yang tidak murni ini, akibat menjadi sangat penting. Tindak pidana pasif yang tidak murni adalah berupa tindak pidana pasif yang terjadi pada tindak pidana materiil. Sebagaimana diketahui bahwa pada tindak pidana materiil tertentu dapat terjadi dengan tidak berbuat.⁷¹

Berdasarkan uraian Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, maka tindak pidana materiil yang dilakukan oleh penyelenggara jalan merupakan tindak pidana pasif yang tidak murni. Artinya bahwa terwujudnya tindak pidana oleh penyelenggara jalan yaitu dengan “tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak” atau “tidak memberi tanda pada jalan yang rusak” yang dapat menimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian dalam tindak pidana tersebut, unsur akibat menjadi sangat penting dalam hal penentuan untuk terwujudnya suatu tindak pidana yang dilakukan oleh penyelenggara jalan. Namun apakah perbuatan penyelenggara jalan yang mengabaikan kewajiban tersebut dapat menimbulkan akibat tersebut dapat dipidana?.

Van Hamel menyatakan bahwa: seseorang yang tidak berbuat, ia tidak dapat dianggap menyebabkan suatu akibat, apabila dia tidak mempunyai kewajiban hukum untuk berbuat (*als de dader de rechtsplicht heft om te doen*). Kewajiban hukum yang

⁷¹ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011, h 228.

dimiliki seseorang yang pada waktu dan keadaan tertentu diwajibkan oleh hukum harus berbuat. Apabila karena hukum seseorang wajib berbuat, dan kemudian dia tidak berbuat yang menimbulkan akibat, maka sebab dari akibat itu adalah terletak pada dimilikinya kewajiban hukum tersebut.⁷²

Kewajiban hukum yang dimiliki oleh penyelenggara jalan merupakan kewajiban yang ditetapkan oleh hukum, yaitu kewajiban berdasarkan Pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini berarti bahwa penyelenggara jalan mempunyai kewajiban untuk segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak serta memberi tanda pada jalan yang rusak apabila belum bisa diperbaiki. Dengan demikian, maka kewajiban hukum yang dimiliki oleh penyelenggara jalan tersebut merupakan sebab dari kecelakaan lalu lintas di jalan.

Akan tetapi perlu untuk diperhatikan bahwa dalam ketentuan Pasal 24 dan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat alasan pembenar yang dapat menghapuskan pidana. yang dapat menghapuskan pidana.⁷³ Dimana apabila penyelenggara jalan telah memberi tanda pada jalan yang rusak (sampai waktu yang tidak ditentukan) kemudian terjadi kecelakaan, maka ketentuan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak dapat dipakai untuk mempertanggungjawabkan penyelenggara jalan.

⁷² *Ibid*, h 231

⁷³ Mahrus Ali, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Cet. ke-2, Jakarta: Sinar Grafika. 2012, h. 151.

Dengan “memberi tanda” pada jalan yang rusak merupakan alasan penghapus sifat melawan hukum bagi perbuatan penyelenggara jalan, sehingga dengan alasan tersebut menyebabkan perbuatan penyelenggara jalan sekalipun telah memenuhi isi rumusan Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (mengenai tindak pidana materiil), tetapi kemudian karena alasan-alasan tersebut, perbuatan penyelenggara jalan yang mengabaikan kewajiban itu menjadi dibenarkan. Dalam hal ini sifat melawan hukum yang ada pada perbuatan penyelenggara jalan tersebut menjadi hilang karena adanya alasan-alasan tadi. Perbuatan tersebut menjadi perbuatan yang patut dan benar.

Dalam beberapa kasus gugatan karena adanya korban kecelakaan karena jalan rusak, hakim selalu mendasarkannya pada Pasal 273 UU LLAJ, yaitu:

- 1) 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).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (serratus dua puluh juta rupiah).
- 4) 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).

Pada pengaturan ini, dapat dilihat bahwa subjek hukum pidana adalah penyelenggara jalan. Dengan demikian, dalam hal terdapat jalan yang rusak, kemudian tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak tersebut, sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan korban luka ringan atau luka berat atau kematian, dan/ atau kerusakan kendaraan dan/ atau barang, maka penyelenggara jalan dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana. Demikian halnya apabila penyelenggara jalan tidak memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki, maka penyelenggara jalan pun dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.

Pada prinsipnya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan tanggung jawab negara. Hal ini nyata dalam ketentuan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa “Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.”

Mengenai pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya yang bertanggung jawab di bidang jalan, pada Pasal 5 ayat (3) huruf a disebutkan bahwa pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan; yang dalam hal ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

Istilah penyelenggara jalan telah dimunculkan oleh pembuat undang-undang mengenai kewajiban penyelenggara jalan memperbaiki jalan-jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dan sebagai upaya paksa untuk memberikan kepatuhan kepada penyelenggara jalan guna melaksanakan kewajibannya untuk memperbaiki jalan rusak, yang kemudian diatur dalam Pasal 273 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berkaitan dengan unsur-unsur dari tindak pidana yang diatur dalam ketentuan Pasal 273 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka telah jelas bahwa penyelenggara jalan ditempatkan sebagai subjek hukum pidana atas kedudukannya sebagai badan hukum publik.

Pasal 359 KUHP merupakan aturan umum (*lex generalis*) untuk perbuatan-perbuatan karena kelalaian/kealpaan menjadi sebab dari meninggal dunianya (matinya) orang lain. Pasal ini mencakup peristiwa-peristiwa yang diberitakan dalam media massa, seperti bermain-main dengan senjata api yang tidak sengaja meletus dan mengenai orang lain sehingga tewas, memasang perangkap hewan liar yang dialiri aliran listrik tetapi yang terjerat adalah manusia yang tewas karena sengatan listrik itu, mengemudikan mobil di jalan raya yang karena mengantuk tidak cermat melihat jalan

sehingga menabrak mati seorang penyeberang jalan, dan sebagainya. Sekarang ini, untuk peristiwa kecelakaan lalu lintas yang menjadi sebab atau mengakibatkan orang lain meninggal dunia telah diatur dalam undang-undang tersendiri, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 310 ayat (4). Ketentuan dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini merupakan aturan khusus (*lex specialis*) terhadap aturan umum (*lex generalis*) dalam Pasal 359 KUHP.

Diaturnya asas "Legalitas" dalam sistem hukum pidana kita membawa konsekuensi tidak seorangpun dapat dipidana tanpa adanya aturan yang mengaturnya dan aturan hukum tersebut adanya harus lebih dahulu daripada perbuatan yang dilakukan. Asas legalitas ini dicantumkan secara tegas dalam Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) kita yang menyatakan bahwa: Tiada suatu perbuatan boleh di hukum melainkan atas kekuatan ketentuan pidana dalam Undang-Undang yang adanya lebih dahulu daripada perbuatan itu. Dari ketentuan Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) ini tidak hanya berlaku bagi tindak pidana yang diatur dalam KUHP saja, melainkan berlaku juga untuk tindak pidana di luar KUHP. Termasuk juga untuk pelanggaran lalu lintas. Hal ini ditentukan secara tegas dalam Pasal 103 KUHP, yang menyatakan bahwa: Ketentuan dari delapan bab yang pertama dari buku ini berlaku juga terhadap perbuatan yang dapat di hukum menurut peraturan Undang-Undang lain, kecuali kalau ada Undang-Undang (*Wet*) tindakan umum pemerintah (*Algemene Maatregelen Van Bestuur*) atau ordonasi

menentukan peraturan lain.⁷⁴ Mengingat aspek pidana pada sebuah insiden kecelakaan lalu lintas yang telah ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur, yaitu Undang-Undang Lalu Lintas, maka landasan hukum penindakannya dapat dilihat atau ditemukan dalam ketentuan perundang-undangan tersebut.

B. Skema Penyidikan oleh Kepolisian Lalu Lintas Terhadap Laka Lintas dengan Korban Meninggal Dunia

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana memberi definisi penyidikan sebagai serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada pembahasan ketentuan umum, Pasal 1 butir 1 dan 2, merumuskan pengertian penyidikan yang menyatakan, penyidik adalah pejabat Polri atau pejabat pegawai negeri “tertentu” yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang. Sedangkan penyidikan berarti; serangkaian tindakan yang dilakukan pejabat penyidik sesuai dengan cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti, dan dengan bukti itu membuat atau menjadi terang tindak

⁷⁴ Remincel, Dimensi Hukum Pelanggaran Kecelakaan Lalu dan Angkutan Jalan Lintas di Indonesia, *Ensiklopedia Social Review*, Vol. 1 No.2 Juni 2019, h 225

pidana yang terjadi serta sekaligus menemukan tersangkanya atau pelaku tindak pidana.⁷⁵

Pada tindakan penyelidikan penekanan diletakan pada tindakan “mencari” dan menemukan sesuatu peristiwa yang dianggap atau diduga sebagai tindak pidana. Pada penyidikan, titik berat tekanannya diletakan pada tindakan “mencari serta mengupulkan bukti” supaya tindak pidana yang ditemukan dapat menjadi terang, serta agar dapat menemukan dana menentukan pelakunya. Dari penjelasan yang dimaksud hampir tidak ada perbedaan makna keduanya. Hanya bersifat gradual saja. Antara penyelidikan dan penyidikan adalah dua fase tindakan yang berwujud satu. Antara keduanya saling berkaitan dan mengisi guna dapat diselesaikan pemeriksaan suatu peristiwa pidana. Namun demikian, ditinjau dari beberapa segi, terdapat perbedaan antara kedua tindakan tersebut:

- 1) Dari segi pejabat pelaksana, pejabat penyidik terdiri dari “semua anggota” Polri. Dan pada dasarnya pangkat dan wewenang berada di bawah pengawasan penyidik.
- 2) Wewenangnya sangat terbatas, hanya meliputi penyelidikan atau mencari dan menemukan data atas suatu tindakan yang diduga merupakan tindak pidana. Hanya dalam hal-hal telah mendapat perintah dari pejabat penyidik, barulah penyidik melakukan tindakan yang disebut Pasal 5 ayat (1) huruf b

⁷⁵ M. Yahya Harahap, *Op. Cit*, 2006, h. 109

(penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan tempat, penggeledahan, penyitaan, dan sebagainya).

KUHAP memberikan definisi penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. Kemudian dipertegas dan diperinci lagi dalam Pasal 6 KUHAP. Di samping apa yang diatur dalam Pasal 1 butir 1 dan Pasal 6, terdapat lagi Pasal 10 yang mengatur tentang adanya penyidik pembantu di samping penyidik yang pengangkatannya berdasarkan syarat kepangkatan tertentu.⁷⁶

- 1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 KUHAP dijelaskan bahwa: Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang:
 - a. Menerima-laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;
 - b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;
 - c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;
 - e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
 - f. Mengambil sidik jari dan memotret seorang;

⁷⁶ *Ibid.* h 110

- g. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- i. Mengadakan penghentian penyidikan;
- j. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b mempunyai wewenang sesuai dengan undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaan tugasnya berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik tersebut dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a.

Djisman Samosir berpendapat bahwa penyidikan adalah usaha menegakan hukum yang sifatnya membatasi serta menegakkan hak warga negara, tujuannya tidak lain untuk menciptakan keseimbangan antara individu dengan kepentingan-kepentingan umum agar tercipta situasi yang aman dan tertib, oleh karena penyidikan merupakan suatu penegakan dari hukum pidana, sehingga penyidikan harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan menurut De Pinto, menyidik atau *opsporing* merupakan permulaan pemeriksaan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum yang ditunjuk oleh undang-undang, setelah mereka mendengar kabar bahwa terjadi pelanggaran hukum.⁷⁷

⁷⁷ Lilik Mulyadi, *Op.Cit*, 2012, h 37.

Berbicara mengenai penyidikan tidak lain dari membicarakan masalah pengusutan kejahatan atau pelanggaran, orang Inggris lazim menyebutnya dengan istilah ”*criminal investigation*” Tujuan penyidikan adalah untuk menunjuk siapa yang telah melakukan kejahatan dan memberikan pembuktian-pembuktian mengenai masalah yang telah dilakukannya. Untuk mencapai maksud tersebut maka penyidik akan menghimpun keterangan dengan fakta atau peristiwa-peristiwa tertentu.

Dasar hukum Polri dalam melaksanakan penyidikan terhadap tindak pidana berdasarkan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (selanjutnya disebut UU Kepolisian); Pasal 14 ayat (1) huruf g “Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13 Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas “melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindakan pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundangan-undangan lainnya”. Pada pasal 16 ayat (2) huruf I UU Kepolisian menyebutkan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 menyebutkan bahwa Kepolisian adalah salah satu fungsi Pemerintah Negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”. Kepolisian juga berperan sebagai institusi terdepan dalam upaya penegakan hukum dan memiliki kewenangan serangkaian penyelidikan,

pengeledahan, penangkapan, pemeriksaan dan melimpahkan perkara ke Kejaksaan untuk dapat disidangkan di pengadilan.⁷⁸

Momo Kelana, mengatakan bahwa istilah polisi memiliki dua arti. Pertama, polisi dalam arti formal yang mencakup organisasi dan kedudukan suatu instansi kepolisian. Kedua, polisi dalam arti material yang memberikan jawaban-jawaban terhadap persoalan tugas dan wewenang dalam menghadapi gangguan ketertiban dan keamanan berdasarkan peraturan perundang-undangan”.⁷⁹ Polisi merupakan alat negara yang bertugas memelihara keamanan, memberikan perlindungan, dan menciptakan ketertiban masyarakat. Polisi berfungsi untuk menjaga keamanan, perlindungan dan ketenteraman dalam kehidupan masyarakat. Tanpa polisi, peraturan hukum pidana hanya akan menjadi rentetan norma tertulis yang mati. Pekerjaan seorang polisi juga merupakan pekerjaan kemanusiaan yang berdimensi sangat luas, dalam menjalankan tugasnya, polisi tidak dapat hanya berlindung di belakang ketentuan tugas yang harus di laksanakan, melainkan juga di harapkan kepada persoalan tentang bagaimana tugas itu di jalankan.⁸⁰

Fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam urusan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diamanatkan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 tentang

⁷⁸ Annisa Delviane, dkk. Analisis Yuridis Proses Penghentian Penyidikan Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Meninggal Dunia (Studi Penelitian Polres Karimun), *QISTINA: Jurnal Multidisiplin Indonesia*, Vol. 2 No. 2 Desember 2023, h 1451

⁷⁹ Momo Kelana, *Hukum Kepolisian Perkembangan Di Indonesia Suatu Studi Historis Komperatif*, PT.IK, Jakarta, 1972, h. 22.

⁸⁰ Malik Abdul, *Pembinaan Kesadaran Hukum Dalam Bidang Lalu Lintas*, Jaya Abadi, Yogyakarta, 1981, h 17.

Kepolisian Negara Republik Indonesia dan undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk memberikan jaminan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran masyarakat berlalu lintas di jalan agar masyarakat terbebas dari ancaman gangguan dalam beraktivitas di jalan dalam rangka peningkatan kualitas hidupnya.

Ruang lingkup fungsi Polri pada lalu lintas memiliki satuan khusus dalam penanganan penegakan hukum di sektor lalu lintas yang merupakan tugas dan fungsi dari Satuan Lalu Lintas Polri yang mana disebut juga dengan polantas (Polisi Lalu Lintas). 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.⁸¹

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

⁸¹ 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

dalam rangka penegakan hukum dan Kamseltibcarlantas, perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan;

- 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:

a) Visi Polisi Lalu Lintas

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

b) Misi Polisi 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.

Unit Lalu Lintas (Unitlantas) merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang bertugas melaksanakan Turjawali bidang lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas pada tingkat Kepolisian Sektor. Unitlantas dipimpin oleh Kanitlantas merupakan unsur pelaksana tugas pokok di bawah Kapolsek yang bertanggung jawab kepada Kapolsek dan dalam pelaksanaan sehari-hari berada di bawah kendali Wakapolsek (Wakil Kepala Kepolisian Sektor). Sesuai dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Nomor 23 Tahun 2010 Pasal 120 ayat (3), dalam melaksanakan tugasnya Unitlantas menyelenggarakan fungsi: (a) pembinaan partisipasi masyarakat di bidang lalu lintas melalui kerja sama lintas sektoral dan Dikmaslantas; (b) pelaksanaan Turjawali lalu lintas dalam rangka Kamseltibcarlantas;

dan (c) pelaksanaan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

Bahwa berdasarkan Pasal 227 Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan jalan, dalam hal terjadi kecelakaan lalu Lintas jalan, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib mendatangi tempat kejadian menolong korban, melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara, mengolah tempat kejadian perkara, mengatur kelancaran arus Lalu Lintas, mengamankan barang bukti, dan melakukan penyidikan perkara.⁸²

Dalam menjalankan fungsi sebagai aparat penegakan hukum, 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 hokum wajib tunduk pada hukum;
2. Asas kewajiban, merupakan kewajiban polisi dalam menangani permasalahan masyarakat yang bersifat diskresi, karena belum diatur dalam hukum;
3. Asas partisipasi, dalam rangka mengamankan lingkungan masyarakat polisi mengkoordinasikan pengamanan Swakarsa untuk mewujudkan ketaatan hukum dikalangan masyarakat;

⁸² Amrinto Nainggolan, Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Matinya Korban Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *JOM Fakultas Hukum*, Volume I No. 2, Oktober 2014, h 12

4. Asas preventif, selalu mengedepankan tindakan pencegahan daripada penindakan (represif) kepada masyarakat;
5. Asas subsidiaritas, melakukan tugas intansi lain agar tidak menimbulkan permasalahan yang lebih besar sebelum ditangani oleh instansi yang membidangi.

Disamping memiliki tugas-tugas tersebut di atas, polisi memiliki wewenang secara umum yang diatur dalam Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yaitu sebagai berikut:

1. Menerima laporan dan/atau pengaduan;
2. Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
3. Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
4. Mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa
5. Mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
6. Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
7. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
8. Mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
9. Mencari keterangan dan barang bukti

10. Menyelenggarakan pusat informasi kriminal nasional;
11. Mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
12. Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
13. Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

Penegakan hukum lalu lintas mempunyai peranan agar perundang-undangan lalu lintas ditaati oleh setiap pemakai jalan. Pada dasarnya kegiatan dapat dikelompokkan menjadi dua bagian penegakan hukum lalu lintas bidang preventif yang meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patroli lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu sistem keamanan lalu lintas yang antara satu sub sistem dengan sub sistem lainnya tidak dapat dipisah-pisahkan. Penegakan hukum lalu lintas bidang represif meliputi penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas, adapun tugas-tugas penindakan pelanggaran hukum lalu lintas meliputi penindakan secara edukatif yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas secara simpatik dengan memberikan teguran atau peringatan terhadap pelanggaran lalu lintas, sedangkan penindakan secara yuridis dapat diartikan sebagai penindakan pelanggaran lalu lintas secara hukum yang meliputi penindakan dengan menggunakan tilang.

Peristiwa kecelakaan lalu lintas sering kali menyedot perhatian masyarakat terlebih sampai merenggut korban jiwa. Tapi setelah itu proses hukumnya sunyi sepi. Bahkan tidak banyak mengetahui akhir proses hukumnya, apakah berakhir di meja Polisi atau diketuk palu hakim. Berbeda halnya dengan proses hukum peristiwa kriminalitas publik tidak hanya mengetahui atau minimal mendengar peristiwa tindak kriminal itu, tetapi mereka juga mengetahui akhir proses hukumnya. Minimal mendengarkan vonis yang dijatuhkan hakim.

Berdasarkan hasil wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq bahwa tugas dan wewenang Polisi Lalu Lintas dalam menegakan hukum terhadap pengemudi yang berkaitan dengan kelalaian yang menyebabkan orang lain meninggal dunia adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan, hal ini dikarenakan delik culpa atau kelalaian itu sendiri merupakan suatu kejahatan yang diatur dalam Pasal 359 dan 360 KUHP, terlebih lagi diatur secara khusus dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, yaitu karena kelalaian mengakibatkan orang lain meninggal dunia.⁸³

Secara substansial, Pasal 359 KUHP merupakan aturan umum (*lex generalis*) untuk perbuatan-perbuatan karena kelalaian/kealpaan menjadi sebab dari meninggal dunianya (matinya) orang lain. Pasal ini mencakup peristiwa-peristiwa yang diberitakan dalam media massa, seperti bermain-main dengan senjata api yang tidak sengaja meletus dan mengenai orang lain sehingga tewas, memasang perangkap hewan

⁸³ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

liar yang dialiri aliran listrik tetapi yang terjerat adalah manusia yang tewas karena sengatan listrik itu, mengemudikan mobil di jalan raya yang karena mengantuk tidak cermat melihat jalan sehingga menabrak mati seorang penyeberang jalan, dan sebagainya. Sekarang ini, untuk peristiwa kecelakaan lalu lintas yang menjadi sebab atau mengakibatkan orang lain meninggal dunia telah diatur dalam undang-undang tersendiri, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 310 ayat (4). Ketentuan dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini merupakan aturan khusus (*lex specialis*) terhadap aturan umum (*lex generalis*) dalam Pasal 359 KUHP.⁸⁴

Saat ini khusus untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan, telah ada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang berlaku sebelumnya, di mana ancaman pidana untuk tindakan karena kalalain/kealpaan membawa akibat orang meninggal dunia telah makin ditingkatkan lagi ancaman pidananya, yaitu telah lebih tinggi dari pada ancaman pidana dalam Pasal 359 KUHP.⁸⁵ Unsur-unsur tindak pidana Pasal 359 KUHP secara substansial yaitu:

1. Barang siapa

⁸⁴ David Bonar Parlindungan, dkk. Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Kelalaian Kecelakaan Llau Lintas yang Menyebabkan Orang Lain Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Lex et Societatis*, Volume X Issue 4, Oktober-Desember 2022, h 8

⁸⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Barang siapa merupakan unsur pelaku atau subjek tindak pidana. Kata barang siapa ini, menurut keterangan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), berarti “siapa saja”, jadi, siapa saja dapat menjadi pelaku atau subjek tindak pidana Pasal 359 KUHP. Tetapi, sekalipun siapa saja dapat menjadi pelaku/subjek tindak pidana, tetapi dalam sistem KUHP ada pembatasan tertentu yang berlaku untuk pasal-pasal tindak pidana dalam KUHP. Pembatasan ini yaitu hanya manusia atau orang perseorangan saja yang dapat menjadi pelaku/subjek untuk tindak-tindak pidana dalam KUHP.

2. Karena kesalahannya (kealpaannya)

Pasal 359 KUHP menggunakan istilah “*schuld*”. Istilah *schuld* ini diterjemahkan berbeda-beda. Ada penerjemah yang menerjemahkannya sebagai “kesalahan” (*Engelbrecht*)⁸⁶, “salah” (R. Soesilo, P.A.F. Lamintang & C.D. Samosir)⁸⁷, “kealpaan” (R. Sianturi)⁸⁸, dan “kesalahan (kealpaan)”⁸⁹. Sekalipun dalam Pasal 359 digunakan istilah *schuld* yang dapat diartikan secara luas sebagai kesalahan, tetapi penggunaan istilah *schuld* dalam Pasal 359 diaksudkan dalam arti sempit yang dalam bahasa Latin disebut: *culpa*. Istilah *culpa* ini berarti kealpaan, kelalaian, keteledoran, Pakar hukum pidana yang

⁸⁶ W.A. Engelbrecht, dan E.M.L. Engelbrecht, *Kitab2 Undang2, Undang2 dan Peraturan2 Serta Undang-Undang Dasar Sementara Republik Indonesia*, A.W. Sijthoff's Uitgeversmij N.V., Leiden, 1956.

⁸⁷ P.A.F. Lamintang, dan C.D. Samosir. *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung. 1983

⁸⁸ S.R. Sianturi, *Tindak Pidana di KUHP Berikut Uraiannya*, Alumni AHM-PTHM, Jakarta, 1983

⁸⁹ Tim Penerjemah Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN), *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Sinar Harapan, Jakarta, 1983.

menggunakan istilah “kelalaian” antara lain yaitu Andi Hamzah, yang pokok pembahasannya dalam bukunya Bab VII (Kesalahan dalam Arti Luas dan Melawan Hukum), sub B: Kelalaian (*Culpa*).⁹⁰

Untuk perbuatan merampas nyawa orang lain dengan sengaja (Latin.: *dolus*) telah ada pasal tersendiri yaitu Pasal 338 KUHP (pembunuhan) yang diancam dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan Pasal 340 KUHP (pembunuhan dengan rencana) yang diancam dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau selama waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh) tahun, sehingga Pasal 359 KUHP memang disediakan khusus untuk perbuatan karena kealpaan (kelalaian; Latin: *culpa*; Belanda: *schuld*) yang menjadi sebab meninggal dunia (mati) orang lain.

3. Menyebabkan orang lain mati

Terhadap unsur ini diberikan keterangan oleh S.R. Sianturi, bahwa unsur atau cara tindakan yang dapat menyebabkan mati seseorang itu antara lain: terjatuhnya sebatang balok yang sedang dipegang dari suatu tingkat bangunan dan menimpa seorang yang berada di bawahnya, tertembaknya teman sesama pemburu yang dikira babi-hutan, tertendangnya seorang anak oleh seekor kuda yang sedang dipacu, tertabraknya seorang dengan kendaraan bermotor di mana pengemudinya kurang waspada atau tertabraknya kendaraan

⁹⁰ Andi Hamzah, *Asas-asas hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010. h. 133.

lain yang mengakibatkan seseorang mati di kendaraan yang sedang bertabrakan itu.⁹¹

Jadi, Pasal 359 KUHP tidak merumuskan bentuk perbuatan pelaku, melainkan hanya bahwa sikap kealpaan (kelalaian; culpa; schuld) tersebut telah menjadi sebab dari matinya orang lain. Jadi, aneka ragam perbuatan dapat dicakup oleh Pasal 359 KUHP.

Di tahun 2009 diundangkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku sebelumnya. Pertimbangan untuk menggantikan undang-undang lama tersebut, menurut bagian menimbang huruf (d) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu “bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini”. Unsur-unsur dari delik Pasal 310 UULLAJ tersebut dapat dijelaskan satu persatu sebagai berikut:

1. Setiap orang

Unsur ini merupakan unsur pelaku atau subjek tindak pidana. Jika dalam KUHP hanyalah manusia atau orang perseorangan yang menjadi pelaku/subjek tindak pidana, di mana untuk itu sebagian terbesar tindak pidana dalam KUHP dimulai dengan kata “barang siapa”, maka dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan

⁹¹ S.R. Sianturi, *Op.Cit*, 2002, h 512

Jalan bagian terbesar pasal-pasal tindak pidana di dalamnya dimulai dengan kata “setiap orang”. Antara lain tindak pidana Pasal 310 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pelaku/subjeknya yaitu “setiap orang”.

2. yang mengemudikan Kendaraan Bermotor;

Unsur “yang mengemudikan Kendaraan Bermotor” ini merupakan unsur perbuatan. Pelaku/subjek tindak pidana yaitu seseorang yang mengemudikan kendaraan bermotor. UULLAJ memberikan definisi dalam Pasal 1 angka 8 bahwa, “Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel”. Menurut definisi ini, dikecualikan dari Kendaraan Bermotor yaitu kendaraan yang berjalan di atas rel, yaitu contohnya kereta api. Jadi, kendaraan yang berjalan di atas rel tidak termasuk ke dalam cakupan dari pengertian Kendaraan Bermotor.

3. yang karena kelalaiannya;

Unsur “yang karena kelalaiannya” ini merupakan unsur kesalahan. UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggunakan istilah “kelalaian” sebagai bentuk kesalahan. Apakah istilah kelalaian ini sama maksudnya dengan istilah “*schuld*”, yang biasanya diterjemahkan sebagai kesalahan, kealpaan, dalam Pasal 359 KUHP? Menerjemahkan *schuld* dalam Pasal 359 KUHP, atau culpa dalam bahasa Latin, dapat digunakan istilah Indonesia: kealpaan atau kelalaian. Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menggunakan istilah

“kelalaian” yang dengan demikian berarti sama dengan kealpaan, *culpa*, atau yang dalam Pasal 359 KUHP disebut *schuld*. Jadi, untuk membuktikan unsur kelalaian ini perlu diperhatikan antara pendapat H.B. Vos bahwa unsur-unsur yang tidak dapat dilepaskan satu sama lain untuk membentuk kealpaan (*culpa*) yaitu:

- a. Pembuat dapat menduga (*voorzienbaarheid*) akan akibat; dan,
- b. Pembuat tidak berhati-hati (*onvoorzichtigheid*).⁹²

4. mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas

Unsur ini terkait dengan unsur sebelumnya, yaitu unsur “mengemudikan kendaraan bermotor”, yaitu dalam mengemudikan kendaraan bermotor si pelaku/subjek tindak pidana telah mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Istilah kecelakaan lalu lintas aa diberi definisi dalam Pasal 1 angka 24 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu “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”. Unsur-unsur Kecelakaan Lalu Lintas dalam Pasal 1 angka 24 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, yaitu: 1) suatu peristiwa di Jalan; 2) yang tidak diduga dan tidak disengaja; 3) melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain; 4) yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

⁹² E. Utrecht, *Hukum Pidana 1*, cet.2, Penerbitan Universitas, Bandung. 1960

5. yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia (korban meninggal dunia)

Adanya suatu akibat tertentu yang ditentukan dalam rumusan pasal, yaitu “mengakibatkan orang lain meninggal dunia” menunjukkan bahwa delik Pasal 310 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan suatu delik material. Hal ini sehubungan dengan adanya pembedaan delik (tindak pidana) atas delik formal dan delik material.

Pengertian delik material, menurut I Made Widnyana, yaitu “apabila tindak pidana yang dimaksudkan dalam suatu ketentuan hukum pidana di situ dirumuskan sebagai perbuatan yang menyebabkan suatu akibat tertentu, tanpa merumuskan ujud dari perbuatan itu”.⁹³ Contohnya pembunuhan (Pasal 338 KUH) yang dirumuskan sebagai perbuatan yang mengakibatkan matinya orang lain. Pengertian delik formal, yaitu “apabila tindak pidana yang dimaksudkan dirumuskan sebagai ujud perbuatannya, tanpa mempersoalkan akibat yang disebabkan oleh perbuatan itu”.⁹⁴ Contohnya, pencurian (Pasal 362 KUHP) yang dirumuskan sebagai perbuatan yang berwujud “mengambil barang”.

Pasal 310 ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirumuskan dengan menghendaki adanya akibat tertentu, yaitu “mengakibatkan orang lain meninggal dunia”, jadi delik ini nanti jadi delik selesai dengan terjadinya akibat berupa meninggal dunia (matinya) korban. Dengan dikehendaki adanya akibat tertentu, berarti pula selalu harus dibuktikan adanya hubungan sebab akibat (kausalitas) antara perbuatan

⁹³ I Made Widnyana, *Asas-asas Hukum Pidana*, Fikahati Aneska, Jakarta, 2010. h 39.

⁹⁴ *Ibid*

mengemudikan kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan akibat berupa meninggal dunia (matinya) orang lain.

Penyidikan dalam Kecelakaan Lalu Lintas merupakan serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang Kecelakaan Lalu lintas yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.⁹⁵

Penyidik menurut UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 35 yaitu “penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai Negeri sipil tertentu yang diberikan wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. Kewenangan penyidik dalam kecelakaan dalam lalu lintas yaitu:

- 1) Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara kendaraan bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan.
- 2) Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan yang berkaitan dengan penyidikan tindak pidana dibidang lalu lintas dan Angkutan jalan.
- 3) Meminta keterangan dari pengemudi, pemilik kendaraan Bermotor, dan/atau perusahaan umum.
- 4) Melakukan penyitaan terhadap surat izin mengemudi, kendaraan bermotor, muatan, surat tanda nomor kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti.

⁹⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

- 5) Melakukan penindakan terhadap tindakan pidana pelanggaran atau kejahatan lalu lintas menurut ketentuan peraturan undang-undang.
- 6) Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan
- 7) Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti.
- 8) Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan lalu lintas.
- 9) Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Melalui keterangan dari narasumber AKP Ahmad Zainurrozaq, bahwa skema Polisi Lalu Lintas dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia yaitu:⁹⁶

1. Memproses laporan/informasi

Kepolisian dari Sat Lantas pihak yang berwenang dalam proses penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas. Pejabat yang bertanggung jawab ialah Kasat lantas sebagai penyidik. Dalam proses tersebut mulai dari TKP yang menangani ialah petugas lalu lintas lapangan atau unit patwal. Penyidik pembantu selanjutnya memproses laporan dan pemeriksaan awal, pemeriksaan terhadap tersangka, korban, dan saksi serta melengkapi berkas perkara. Pelaporan Kecelakaan Lalu lintas digunakan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan Satuan Lalu Lintas Polri dalam menangani kecelakaan lalu lintas. Terlebih untuk mengetahui kinerja Satuan Lalu Lintas dalam penanganan

⁹⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

kecelakaan lalu lintas, khususnya dalam hal menerima laporan kecelakaan lalu lintas dalam mengenali dan memenuhi kebutuhan masyarakat yang mengalami kecelakaan lalu lintas sebagai pengguna layanan.

Penanganan kecelakaan yang dilakukan oleh kepolisian merupakan sebuah pelayanan yang diberikan kepada masyarakat yang membutuhkan. Penanganan kecelakaan dengan sigap dan cepat pada suatu kecelakaan merupakan suatu tuntutan yang harus dipenuhi oleh petugas, agar mendapatkan citra yang lebih baik pada masyarakat. Kemampuan petugas kepolisian dalam menerima laporan kecelakaan lalu lintas merupakan suatu hal yang mendasar dalam setiap merespon kebutuhan pengguna layanan. Kemampuan yang baik dan sesuai dengan kebutuhan dapat menunjukkan keprofesionalan petugas dalam melakukan penanganan penerimaan laporan kecelakaan lalu lintas sehingga dapat membangun citra positif dalam masyarakat.

2. Mendatangi Tempat Kejadian Perkara

Persiapan mendatangi Tempat Terjadinya Perkara (TKP) dengan membawa anggota kepolisian 2 (dua) orang anggota Sabhara serta Polantas 2 (dua) orang serta bantuan teknis lainnya dalam unsur (pengambilan gambar kejadian, sidik jari dan tindakan lain yang diperlukan).⁹⁷ Melakukan tindakan pertama di TKP merupakan tindakan yang sangat penting untuk menentukan pertanggung jawaban si pelakunya. Pertanggung jawaban pidana dijatuhkan

⁹⁷ Sadjijono, *Seri Hukum Kepolisian : Polri dan Good Governance*, Cet 1, Surabaya: Media Kita, 2008, h 38

pada orang yang melakukan perbuatan untuk menentukan kesalahannya. Penentuan siapa yang bersalah berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas membutuhkan kejelian. Kejelian ini dibutuhkan untuk menemukan barang bukti yang tercecer di jalan saat terjadinya kecelakaan. Barang bukti kecelakaan lalu lintas tersebut harus segera di amankan. Hal ini dikarenakan jalan merupakan tempat berlalu-lalanganya kendaraan yang dapat dengan mudah menghapus/menghilangkan barang bukti. Hal ini memaksa aparat penegak hukum untuk segera mengamankan Tempat Kejadian Perkara (TKP).⁹⁸

Setelah adanya laporan tentang kecelakaan lalu lintas, maka penyidik akan mendatangi, mengamankan TKP, dengan memerintahkan orang yang tidak berkepentingan menjauh dari TKP agar pemeriksaan TKP tidak terganggu. Penyidik juga membawa dan mengecek korban ke rumah sakit serta mencatat identitasnya, mengamankan barang bukti, serta mencatat identitas saksi-saksi yang mengetahui terjadinya kecelakaan lalu lintas di sekitar tempat kejadian kecelakaan lalu lintas. Setelah itu penyidik membuat sket/gambar TKP berdasarkan keterangan saksi disesuaikan dengan bukti-bukti yang ditemukan disekitar lokasi kecelakaan lalu lintas.

Adanya Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara (TPTKP) setelah kecelakaan terjadi, diperlukan untuk menentukan siapa yang bertanggung

⁹⁸ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

jawab dalam kejadian tersebut. TKP merupakan sumber keterangan dan bukti-bukti yang paling krusial taktik dari unit TPTKP sangatlah diperlukan.⁹⁹

Tindakan tersebut sejalan dengan diatur dalam ketentuan Pasal 19 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, Petugas Polri dan/atau bersama dengan petugas medis yang mendatangi TKP wajib segera memberikan pertolongan pertama agar kondisi korban tidak menjadi lebih buruk sesuai prosedur Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD) meliputi:

- a. korban patah tulang dijaga tetap pada posisi semula dan pada saat akan dibawa ke rumah sakit, posisi korban diusahakan tetap seperti saat ditemukan di TKP;
- b. korban yang anggota badannya terhimpit kendaraan dan mengalami pendarahan wajib diupayakan penghentian pendarahan sebelum dilakukan pertolongan lebih lanjut;
- c. korban sesegera mungkin dibawa ke rumah sakit dengan menggunakan kendaraan ambulans atau kendaraan petugas Polri;
- d. dalam hal posisi korban mengganggu kelancaran arus lalu lintas, korban dipindahkan ke tempat yang aman dengan memberikan tanda terlebih dahulu pada letak korban semula;

⁹⁹ Ragil Kurniawan, Kinerja Kepolisian dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polisi Resor Samarinda, *eJournal Ilmu Pemerintahan*, 2016, No 4 Vol 4, 2016, h 1887

- e. dalam hal kedua jenis kendaraan tersebut tidak tersedia, dapat digunakan kendaraan lain dengan terlebih dahulu mencatat identitas kendaraan dan pengemudi serta rumah sakit tempat korban akan dirawat.¹⁰⁰

Penyidik juga mencatat identitas korban serta mengamankan barang berharga milik korban. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 20 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013 yang menyatakan bahwa dalam pemberian pertolongan terhadap korban, petugas Polri wajib:

- a. mengetahui dan mencatat identitas korban dan identitas kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas;
- b. memberikan informasi kepada keluarga korban dan PT. Jasa Raharja (persero) tentang kondisi korban; dan
- c. mengamankan dan mencatat barang berharga milik korban, untuk kemudian diserahkan kepada korban atau keluarga korban.¹⁰¹

Berdasarkan ketentuan Pasal 21 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013, pengamanan TKP dimaksudkan untuk:

- a. menjaga agar TKP tetap tidak berubah atau utuh sebagaimana pada saat dilihat dan diketemukan oleh petugas yang melakukan tindakan pertama di TKP;

¹⁰⁰ Pasal 19 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

¹⁰¹ Pasal 20 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

- b. melindungi agar barang bukti, barang muatan, dan/atau barang bawaan penumpang yang ada tidak hilang atau rusak; dan
- c. mengumpulkan keterangan dan fakta sebagai bahan penyidikan.¹⁰²

Menurut AKP Ahmad Zainurrozaq adalah dengan cara melakukan pengamatan, pengumpulan bukti-bukti; dan melakukan dokumentasi. Selanjutnya pengamatan terdiri dari pengamatan umum mengenai situasi kecelakaan lalu lintas; dan pengamatan khusus mengenai kondisi yang terlibat kecelakaan lalu lintas. Pengamatan umum dimaksudkan untuk memperoleh data mengenai:

- a. keadaan jalan berkaitan dengan sempit atau lebarnya jalan, kondisi tanjakan atau turunan jalan, kondisi tikungan atau simpangan jalan, atau berkait dengan lurus atau tidak lurus jalan;
- b. keadaan lingkungan berkaitan dengan keadaan ramai atau sepi nya arus lalu lintas, atau keadaan bebas atau terhalangnya pandangan pengemudi;
- c. keadaan cuaca pada waktu terjadi Kecelakaan Lalu Lintas;
- d. kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- e. arah datangnya kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas.¹⁰³

Pengamatan khusus dimaksudkan untuk memperoleh data mengenai identitas dan kondisi pelaku/korban, kendaraan bermotor dan kondisi jalan

¹⁰² Pasal 21 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

¹⁰³ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

beserta sarana prasarananya. Hasil pengamatan tersebut dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan yang ditandatangani oleh petugas penyidik atau penyidik pembantu. Sedangkan pengumpulan alat bukti menurut AKP Ahmad Zainurrozaq meliputi:

- a. Identitas, keterangan, dan kondisi saksi, pelaku/korban yang meliputi identitas pelaku korban maupun saksi, tingkat fisiologis dan psikologis pelaku/korban sebelum terjadinya kecelakaan; dan tingkat luka korban. Dalam pemeriksaan tersebut penyidik dapat melibatkan petugas medis. Pemeriksaan kondisi fisiologi pengemudi sebelum terjadinya kecelakaan dimaksudkan untuk mendapatkan kepastian kandungan zat-zat adiktif dalam darah dan air seni atau kandungan alkohol dalam pernapasan. Hal ini karena kandungan zat-zat tersebut dapat berpengaruh pada terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib diukur dengan alat tes tertentu dan hasilnya dituangkan dalam berita acara pemeriksaan ahli. Besaran jumlah jam mengemudi juga berpengaruh pada terjadinya kecelakaan lalu lintas, ditetapkan melebihi 8 (delapan) jam tanpa waktu istirahat paling singkat 30 (tiga puluh) menit.
- b. Identitas dan kondisi kendaraan bermotor meliputi kerusakan pada kendaraan, kelengkapan surat kendaraan, kondisi dan fungsi masing-masing bagian dari kendaraan seperti rem, lampu dan lain-lain.

- c. Kondisi jalan beserta sarana prasarananya, meliputi kelaikan fungsi jalan, kelengkapan rambu lalu lintas yang ada di sekitar TKP, marka jalan; dan alat pengaman jalan.
- d. Kondisi lingkungan, meliputi keadaan ramai atau sepi nya arus lalu lintas, keadaan bebas atau terhalangnya pandangan pengemudi; dan keadaan cuaca.
- e. Bekas-bekas kejadian yang ditemukan di TKP, meliputi bekas rem atau jejak ban, bekas benturan, ceceran darah, pecahan kaca, alat-alat kendaraan yang terlepas, dan lubang atau goresan di permukaan jalan.¹⁰⁴

3. Permintaan *Visum et Repertum* dan Pembuktian

Tahap ini paling menentukan dalam proses persidangan pidana mengingat pada tahap pembuktian tersebut akan ditentukan terbukti tidaknya seorang terdakwa melakukan perbuatan pidana sebagaimana yang didakwakan penuntut umum. Oleh karena pembuktian merupakan bagian dari proses peradilan pidana, maka tata cara pembuktian tersebut terikat pada Hukum Acara Pidana yang berlaku yaitu Undang-Undang nomor 8 tahun 1981. Dalam Pasal 183 Undang-Undang nomor 8 tahun 1981 dinyatakan: “Hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seseorang kecuali apabila dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar-benar terjadi dan bahwa terdakwa adalah yang melakukannya”.

¹⁰⁴ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Untuk korban kasus kecelakaan yang meninggal dunia ataupun untuk mengantarkan kerumah sakit guna dilakukan *Visum et Repertum* atau perawatan satlantas dengan support kendaraan operasional Ambulance untuk mempercepat proses evakuasi.¹⁰⁵

4. Pembuatan Berita Acara Pemeriksaan di TKP

Penyidik dari Satuan Lantas langsung membuat Berita Acara Pemeriksaan baik tersangka, saksi, dan saksi ahli kedokteran. Dengan materi sebagai berikut:

- a. Hasil yang diketemukan di TKP baik TKP itu sendiri, korban, saksi-saksi, tersangka maupun barang bukti.
- b. Tindakan yang dilakukan oleh petugas (TPTKP dan pengolahan TKP) terhadap hasil yang ditemukan di TKP.
- c. Disamping Berita Acara Pemeriksaan di TKP dibuat juga Berita Acara Pemotretan di TKP dan Berita Acara lain-lain sesuai tindakan yang dilakukan.
- d. Berita Acara Pemeriksaan di TKP dibuat ditandatangani pemeriksa dan ditandatangani juga oleh saksi/ tersangka yang menyaksikan pemeriksaan.

¹⁰⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

- e. Mengadakan koordinasi dengan pihak Jasa Raharja dalam rangka mempercepat klaim asuransi bagi korban luka maupun meninggal dunia.¹⁰⁶

5. Penyidikan terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas

Tindakan penyidik setelah selesai pengolahan TKP adalah melakukan penyidikan. Menurut Pasal 35 Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013, penyidik melakukan penilaian atas hasil olah TKP untuk menentukan ada atau tidaknya unsur tindak pidana pada kecelakaan lalu lintas sebagai dasar dilakukan penyidikan. Penyidik melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas apabila terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana. sebaliknya, penyidik melakukan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas apabila tidak terdapat cukup bukti atau bukan merupakan tindak pidana atau batal demi hukum.

Satuan Lalu Lintas dalam rangka penyelidikan maupun penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas melakukan pengamatan secara umum, yang meliputi pengamatan terhadap keadaan jalan (sempit/lebar/tanjakan/turunan/tikungan/simpangan/lurus dan lain-lain), keadaan lingkungan (ramai/sepi/bebas pandangan dan lain-lain), keadaan cuaca pada waktu terjadi kecelakaan lalu lintas, kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas, kerusakan pada kendaraan, kerusakan pada jalan dan

¹⁰⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

kelengkapannya, letak kendaraan dan korban, bekas-bekas tabrakan yang tertinggal di jalan seperti; bekas rem, pecahan kaca, tetesan darah, bekas cat/dempul, bekas oli, suku cadang yang terlepas/jatuh dan lain-lain dan arah datangnya kendaraan yang terlibat kecelakaan.¹⁰⁷

Dalam penanganan penyidikan polisi wajib mengamankan tersangka dan memberikan perlindungan apabila terjadi penghakiman terhadap tersangka, setelah mengamanka tersangka polisi wajib memberikan pertanyaan-pertanyaan terhadap tersangka mengenai kronologi kecelakaan. Setelah merasa cukup dalam memberikan pertanyaan terhadap tersangka polisi melakukan pemberkasan dan melakukan penyidikan ketempat kejadian perkara dengan melakukan pemotretan, yang terdiri dari foto situasi secara keseluruhan, foto posisi dari kendaraan yang terlibat kecelakaan, foto korban sebelum dipindahkan dari TKP, foto kerusakan yang ada pada kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan foto bekas-bekas yang tertinggal.¹⁰⁸

Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas sudah tentu melibatkan satu atau beberapa kendaraan yang masing-masing dikemudikan oleh seseorang pengemudi. Mereka yang terlibat dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas sudah barang tentu harus dapat mempertanggung jawabkan segala perbuatannya serta segala akibat yang ditimbulkan dalam peristiwa tersebut.

¹⁰⁷ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

¹⁰⁸ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Menurut Moeljatno, ada suatu asas hukum yang menyatakan “Tidak dipidana jika tidak ada kesalahan”.¹⁰⁹ Asas ini tidak tersebut dalam hukum tertulis namun ada dalam hukum tak tertulis yang mana asas tersebut diakui di Indonesia. Jadi seseorang tidak dapat dipersalahkan atau dijatuhi hukuman pidana jika tidak didahului oleh perbuatan bersalah yang dilakukan olehnya.

Dalam penjelasan dari Pasal 44 KUHP disebutkan:

- a. Kurang sempurna akal nya. Yang dimaksud dengan perkataan “akal” disini ialah kekuatan pikiran, kecerdasan atau daya pikir. Jadi kurang sempurna akal nya misalnya : idiot, tuli bisu mulai ia lahir.
- b. Yang termasuk sakit berubah akal nya misalnya : sakit gila, epilepsi dan bermacam-macam penyakit jiwa lainnya.
- c. Menurut A. Ridwan Halim, juga menyatakan : pelaku tidak dapat dipertanggungjawabkan perbuatannya dalam hal pelaku-pelaku tersebut:(1) Menderita penyakit jiwa atau berubah akal nya. (2) Tidak sempurna atau tidak normal pertumbuhan jiwanya (idiot).¹¹⁰

Rationya yang membebaskan orang-orang yang dimaksudkan dalam Pasal 44 KUHP itu dari tanggung jawab pidana adalah mereka tidak dapat menyangka atau menilai akibat dari perbuatan mereka sehingga perbuatan tersebut pada umumnya mereka lakukan di luar kesadaran mereka. Karena itulah maka orang-orang seperti ini dianggap tidak mampu bertanggung jawab atas perbuatan mereka. Jadi kaitannya

¹⁰⁹ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 1993, h 153.

¹¹⁰ Ridwan Halim, *Hukum Pidana Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1995, h 63.

antara kemampuan bertanggung jawab dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas adalah: sepanjang para pelaku dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas tidak gila, idiot, hilang ingatan, maka ia dapat dipertanggung jawabkan perbuatannya secara hukum. Dalam rumpun hukum pidana yang menjadi subyek hukum dalam hukum pidana adalah orang. Dalam hal ini orang yang secara hukum mampu bertanggung jawab atas perbuatan yang dilakukannya. Asalkan ia tidak gila, tidak idiot maka ia berpeluang untuk menjadi subyek hukum yang nantinya akan menerima sanksi hukum sesuai Undang-Undang yang berlaku.¹¹¹

Dalam kaitannya dengan peristiwa kecelakaan lalu lintas akan didapatkan beberapa kemungkinan sebagai berikut:

- a. Dalam kecelakaan lalu lintas yang melibatkan dua buah kendaraan bermotor dimana yang satunya meninggal dunia maka akan terdapat satu subyek hukum yang masih hidup.
- b. Jika melibatkan tiga buah kendaraan bermotor kemudian berakibat satu orang yang meninggal dunia diantara ketiganya tersebut maka akan didapatkan dua orang yang masih hidup yang berpeluang menjadi subyek hukum.
- c. Jika dalam poin 2 di atas ternyata ada satu orang yang meninggal dunia namun yang meninggal tersebut bukan salah satu dari pengemudinya akan tetapi

¹¹¹ Lilik Mulyadi, *Putusan Hakim Dalam Hukum Acara Pidana*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, h 126.

penumpang dari salah satu kendaraan maka akan didapatkan tiga orang pengemudi yang berpeluang menjadi subyek hukum.¹¹²

Melihat kemungkinan-kemungkinan yang terjadi seperti tersebut di atas maka bagaimanakah menentukan subyek hukum dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas, korban meninggal dunia, seperti pada keterangan AKP Ahmad Zainurrozaq bahwa tata cara berlalu lintas yang benar diatur dari Pasal 52 sampai dengan Pasal 87 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 diantaranya : Mengatur tentang penggunaan jalur jalan, gerakan lalu lintas, tata cara melewati, tata cara berpapasan, tata cara membelok, tata cara memperlambat kendaraan, posisi kendaraan di jalan, jarak antara kendaraan, hak utama pada persimpangan. Prioritas pertama penggunaan jalan untuk kelancaran lalu lintas, berhenti dan parkir, penggunaan komponen pendukung dan perlengkapan kendaraan bermotor. Peringatan dengan bunyi dan penggunaan lampu, penggiringan hewan dan penggunaan kendaraan tidak bermotor, kecepatan maksimum dan minimum, penetapan muatan terberat serta larangan penggunaan jalan. Oleh karenanya menjadi sangat penting bagi penyidik Satuan Lalu Lintas untuk menguasai aturan-aturan yang tertuang dalam Pasal 54 sampai dengan Pasal 87 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk menentukan siapa diantara pengemudi yang terlibat telah melakukan suatu pelanggaran yang berakibat terjadinya kecelakaan tersebut dan mengakibatkan korban meninggal dunia. Oleh karena itu untuk menentukan subyek hukum dalam suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas perlu dipahami hal-hal berikut:

¹¹² Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

- a. Bahwa kecelakaan lalu lintas terbangun oleh satu atau beberapa pelanggaran.
- b. Pelanggaran lalu lintas bisa berupa pelanggaran tingkah laku berlalu lintas yang dilakukan oleh seseorang.
- c. Pelanggaran lalu lintas dapat berupa pelanggaran syarat-syarat teknis kendaraan bermotor (kelaikan jalan).¹¹³

Apabila penyidik Polri yang menangani peristiwa kecelakaan lalu lintas ternyata hasil penyelidikan di TKP, dilanjutkan dengan pengumpulan bukti-bukti, keterangan saksi-saksi serta hasil pengamatannya di TKP menyimpulkan bahwa si A telah melakukan pelanggaran terhadap tata cara berlalu lintas yang benar sampai akhirnya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas tersebut maka penyidik akan menyimpulkan bahwa ialah subyek hukum atau sebagai Terdakwa dalam peristiwa tersebut.

Dalam suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas berakibat korban meninggal dunia akan didapatkan kemungkinan-kemungkinan sebagai berikut:

- a. Kemungkinan I adalah kurang hati-hatian atau penyebab dari timbulnya kecelakaan disebabkan oleh korban yang meninggal dunia, diistilahkan dengan (Terdakwa korban).
- b. Kemungkinan II kurang hati-hatian atau penyebab dari kecelakaan ada pada pengemudi yang masih hidup.¹¹⁴

¹¹³ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

¹¹⁴ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Dalam pengertiannya berarti karena kurang hati-hatinya, karena kelalaiannya, karena kealpaannya. Jadi siapa yang kurang hati-hati atau lalai dalam berlalu lintas maka dialah sebagai subyek hukum atau sebagai Terdakwa nya. Sehingga pilihan Terdakwa dapat ditujukan kepada ia yang meninggal dunia atau kepada ia yang masih hidup.

Unsur karena salahnya dalam Pasal 359 KUHP tidak cukup diartikan sebagai ketidak sengajaan belaka (*culpa*) namun selain tidak sengaja juga harus disertai kekurang hati-hatian atau perbuatan kelalaian dari seseorang. Oleh karena itu seseorang yang mengalami kecelakaan lalu lintas dimana lawannya meninggal dunia walaupun orang tersebut tidak sengaja menyebabkan lawannya meninggal sepanjang ia berhati-hati, tidak ada kelalaian atau kealpaan dan justru penyebab kecelakaan atau kekurang hati-hatian ada pada yang meninggal dunia maka seseorang yang hidup tersebut tidak bisa dihukum melanggar Pasal 359 KUHP. Karena ia tidak melanggar unsur yang ke-2 dari pasal tersebut yaitu unsur karena salahnya. Justru kekurang hati-hatian ada pada korban yang mati.¹¹⁵

Dalam kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia tidaklah semua para pelaku yang masih hidup dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas yang berakibat korban meninggal dunia dapat dihukum sesuai dengan Pasal 359 KUHP. Karena unsur karena salahnya dalam pasal tersebut bisa saja ada pada ia yang meninggal dunia. Dalam hal ini berkas tetap diajukan akan tetapi untuk meringankan tersangka maka dilampirkan

¹¹⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

surat pernyataan perdamaian dari kedua belah pihak. Tidak semua kekurang hati-hatian atau kelalaian ada pada mereka yang masih hidup. Jadi banyak dari sebagian masyarakat yang mengira bahwa jika ia terlibat kecelakaan lalu lintas dan lawannya mati maka ia pasti dihukum penjara. Padahal tidaklah semua demikian, harus dibuktikan dulu unsur kekurang hati-hatian tersebut ada pada siapa. Apakah yang lalai ada pada pelaku yang masih hidup atau yang lalai ada pada yang meninggal dunia.¹¹⁶ Ada dua kemungkinan dalam suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas berakibat korban meninggal dunia yaitu subyek hukum ada pada pelaku yang masih hidup dan subyek hukum ada pada pelaku yang meninggal dunia. Dalam proses penyidikannya mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan muara akhir hasil penyidikan yang juga pasti berbeda.

Berlaku atau tidaknya hukum dalam masyarakat, efektif atau tidaknya peraturan lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bagi mereka yang mencari keadilan ditengah-tengah kehidupan sosial adalah merupakan sederetan pernyataan yang berkaitan dengan kaedah hukum itu sendiri. Kaedah hukum itu dibentuk berdasarkan kemauan masyarakat bersama untuk tertibnya berlalu lintas, oleh karena itu semua itu tergantung akan kesadaran masyarakat itu sendiri. Jadi tujuan masalah kesadaran hukum itu adalah dimaksudkan sebagai kesadaran yang muncul pada dirinya sendiri, dan bukan adanya pengaruh atau paksaan orang lain yang didasarkan atas penilaian yang bersumber pada

¹¹⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

jiwa masyarakat itu sendiri secara manusiawi dan bukan paksaan, dan ini dapat diambil contoh : pemakaian “sabuk pengaman”, harus dipahami bahwa dengan memakai “sabuk pengaman, adalah untuk keselamatan diri sendiri, apabila terjadi kecelakaan maka akan bias terhindar dari akibat yang lebih parah.¹¹⁷

Dinamika penegakan hukum lingkup lalu lintas dengan skema penyidikan satuan lalu lintas Polri atas kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia yang dengan optimalisasi proses hukum yang sesuai dengan mekanisme undang-undang yang terkait serta peraturan internal instansi yang menentukan teknis penyidikan laka lant as sebagai wujud penegakan hukum yang berdasarkan pada hukum positif. Dalam teori penegakan hukum positivistik, hukum memberikan sesuatu pasti karena untuk menertibkan umum. Kepastian hukum ini ialah perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang. Kedua, dikarenakan hukum untuk manusia, maka pelaksanaanya harus memberi manfaat bagi masyarakat. Hukum bersifat umum, mengikat, dan menyamaratakan, sehingga penegakan hendaknya adil. Jika hanya satu unsur yang diperhatikan, maka unsur lain akan dikorbankan. Maka, tiga unsur itu harus diperhatikan agar seimbang.¹¹⁸

Ketegasan positivisme hukum untuk menghilangkan persyaratan koneksitas antara hukum dan moral membuat ranah aksiologis aliran ini hanya terbatas pada pencapaian kepastian hukum. Inti dari kepastian hukum adalah prediktabilitas, yakni kemampuan mempersepsikan “*an individual ought to behave in a certain way*” Aspek

¹¹⁷ Soejono Soekanto, *Pengantar Sosiologi Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 2009, h 92.

¹¹⁸ Sudikno Mertokusumo, *Op.Cit*, 2010, h 208

aksiologis yang diperjuangkan positivisme hukum adalah kepastian hukum. Dengan mengambil sumber hukum formal hukum berupa peraturan perundang-undangan, diyakini bahwa hal ini dapat diwujudkan. Asas legalitas merupakan roh dari upaya pengejaran kepastian hukum tersebut. Asas ini oleh Von Feuerbac dirumuskan dalam adagium “*No punishment without law, no punishment without crime, no crime without punishment*” (*nulla poena sine lege, nulla poena sine crimine, nullum crimen sine poena*) Asas ini begitu mendominasi, khususnya dalam arena hukum pidana, sehingga dalam banyak kodifikasi dimuat dalam pasal pertama. Itulah sebabnya, larangan retroaktif dan penetapan analogi sangat ditekankan dalam konsep berfikir tradisional positivisme hukum.¹¹⁹

C. Kendala Kepolisian Lalu Lintas dalam Proses Penyidikan Laka Lintas yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia

Penyidikan kecelakaan lalu lintas tidak semudah yang diperkirakan, karena merupakan suatu peristiwa yang mendadak tanpa tahu kapan terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut yang sampai mengakibatkan korban meninggal dunia. Dalam proses penyidikan pada kasus kecelakaan tersebut terdapat kendala-kendala yang dihadapi oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian. Berdasarkan keterangan AKP Ahmad Zainurrozaq selaku Kasatlantas Polres Batang, kendala-kendala tersebut antara lain:¹²⁰

¹¹⁹ Pratama Herry Herlambang. *Op.Cit*, Oktober 2019, h 107

¹²⁰ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

1. Pembuktian yang tidak kuat

Dalam beberapa kasus kecelakaan lalu lintas, bukti yang ada mungkin tidak cukup kuat untuk menunjukkan bahwa seseorang bersalah. Kepolisian harus menyediakan bukti yang kuat dan memadai untuk menuntut tersangka ke pengadilan. Bukti yang kurang kuat menjadi hambatan hukum dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena hukum memerlukan bukti yang cukup dan kuat untuk menuntut seseorang atas tuduhan melakukan tindakan kriminal. Dalam kasus kecelakaan lalu lintas, kepolisian perlu mengumpulkan bukti-bukti yang cukup kuat dan memadai untuk membuktikan bahwa seseorang bersalah melakukan tindakan yang menyebabkan kecelakaan. Bukti yang kuat bisa berupa keterangan saksi mata, rekaman CCTV, foto atau video kejadian, catatan medis, atau dokumen lain yang dapat membuktikan keterlibatan pelaku dalam kecelakaan. Namun, jika bukti yang dihasilkan tidak cukup kuat atau terlalu sedikit, maka pengadilan mungkin tidak dapat mempertimbangkan kasus tersebut.¹²¹

2. Minimnya Saksi

Saksi yang dapat memberikan keterangan tentang kecelakaan mungkin tidak selalu ada atau dapat ditemukan. Selain itu, kesaksian saksi seringkali dapat dibantah atau tidak sepenuhnya dapat diandalkan. Keterbatasan saksi dapat menjadi hambatan bagi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana

¹²¹ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

kecelakaan lalu lintas karena saksi adalah salah satu unsur penting dalam proses penyelidikan dan penyidikan tindak pidana. Dalam kasus kecelakaan lalu lintas, saksi dapat memberikan informasi tentang bagaimana kecelakaan terjadi, siapa yang bertanggung jawab, dan sebagainya. Namun, beberapa faktor dapat mempengaruhi ketersediaan saksi, seperti:

- a. Kecelakaan yang terjadi di tempat yang sepi atau tidak banyak orang melihatnya. Dalam kondisi seperti ini, sulit untuk menemukan saksi yang dapat memberikan informasi tentang kecelakaan.
- b. Kecelakaan yang terjadi di waktu yang tidak biasa atau di tempat yang terpencil, seperti di malam hari atau di jalan-jalan kecil. Dalam situasi ini, kemungkinan orang melihat kecelakaan menjadi lebih kecil.
- c. Kecelakaan yang terjadi dengan cepat atau secara tiba-tiba. Dalam kondisi seperti ini, saksi mungkin tidak dapat melihat kecelakaan secara lengkap atau tidak memiliki waktu untuk memberikan perhatian terhadap detail yang penting.
- d. Kecelakaan yang melibatkan kendaraan yang melaju dengan kecepatan tinggi atau dalam situasi yang sangat berisiko. Saksi mungkin enggan untuk memberikan informasi karena takut untuk terlibat dalam kasus tersebut.¹²²

¹²² Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Keterbatasan saksi dapat menjadi kendala bagi kepolisian dalam proses penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena mereka dapat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan kasus tersebut. Oleh karena itu, kepolisian perlu bekerja keras untuk mengumpulkan bukti-bukti lain yang dapat mendukung kasus mereka.

3. Proses identifikasi yang terkendala

Identifikasi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan mungkin tidak selalu mudah dilakukan, terutama jika mereka melarikan diri dari tempat kejadian. Proses identifikasi menjadi kendala hukum dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena dalam banyak kasus, identifikasi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan tidak selalu mudah dilakukan. Beberapa alasan mengapa proses identifikasi dapat menjadi sulit adalah sebagai berikut:

- a. Pengemudi melarikan diri: Dalam beberapa kasus kecelakaan lalu lintas, pengemudi yang terlibat mungkin melarikan diri dari tempat kejadian. Hal ini membuat identifikasi menjadi sulit karena tidak ada bukti langsung tentang siapa pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan.
- b. Kecelakaan melibatkan banyak kendaraan: Dalam kecelakaan lalu lintas yang melibatkan banyak kendaraan, seperti kecelakaan yang melibatkan beberapa mobil atau kendaraan besar, identifikasi pengemudi yang

terlibat dapat menjadi sulit karena banyaknya kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan.

- c. Kendala dalam pengambilan sidik jari atau sampel DNA: Dalam beberapa kasus, sidik jari atau sampel DNA diperlukan untuk mengidentifikasi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan. Namun, jika tidak ada bukti atau pengemudi tidak kooperatif dalam memberikan sidik jari atau sampel DNA, identifikasi dapat menjadi sulit.
- d. Identifikasi berdasarkan saksi mata: Identifikasi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan dapat bergantung pada keterangan saksi mata. Namun, kesaksian saksi mata seringkali dapat berbeda-beda dan tidak selalu dapat diandalkan.
- e. Keterbatasan sarana & prasarana teknologi forensik: Identifikasi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan juga dapat bergantung pada teknologi forensik, seperti analisis DNA atau rekaman CCTV. Namun, keterbatasan teknologi forensik dapat membuat identifikasi menjadi sulit dalam beberapa kasus.¹²³

Semua faktor ini dapat membuat identifikasi menjadi sulit, yang pada gilirannya membuat penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas menjadi sulit bagi kepolisian. Oleh karena itu, kepolisian harus melakukan investigasi yang cermat dan menyeluruh untuk mengidentifikasi pengemudi yang terlibat dalam

¹²³ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

kecelakaan lalu lintas dan memastikan bahwa bukti-bukti yang cukup dan kuat terkumpul.

4. Biaya dan Waktu

Proses penyidikan kecelakaan terhadap pelaku seringkali memerlukan biaya dan waktu yang besar. Hal ini dapat menjadi kendala bagi kepolisian dalam menyelesaikan kasus kecelakaan lalu lintas. Biaya dan waktu yang diperlukan menjadi kendala dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena penanganan kasus kecelakaan lalu lintas membutuhkan sumber daya yang cukup dan waktu yang lama. Beberapa faktor yang menyebabkan biaya dan waktu menjadi hambatan hukum dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

- a. Investigasi yang memakan waktu: Investigasi kasus kecelakaan lalu lintas dapat memakan waktu yang lama karena membutuhkan pengumpulan bukti, keterangan saksi, dan analisis forensik. Proses ini bisa memakan waktu sehari-hari atau bahkan berminggu-minggu tergantung pada tingkat kompleksitas dan skala kecelakaan.
- b. Biaya untuk mengumpulkan bukti: Untuk menyelesaikan investigasi kasus kecelakaan lalu lintas, kepolisian perlu mengumpulkan bukti dan melakukan analisis forensik. Biaya untuk mengumpulkan bukti bisa sangat mahal, terutama jika melibatkan teknologi forensik canggih seperti analisis DNA atau rekaman CCTV.

c. Keterbatasan anggaran

Keterbatasan anggaran juga dapat menjadi kendala dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena kepolisian perlu mengeluarkan biaya untuk melakukan investigasi dan mengejar pelaku. Keterbatasan anggaran dapat membatasi kemampuan kepolisian dalam melakukan investigasi dan mempersulit penyidikan terhadap pelaku.¹²⁴

Peningkatan kualitas dan kuantitas pelatihan dan pendidikan kepada petugas kepolisian, termasuk dalam bidang hukum, investigasi kecelakaan lalu lintas, dan teknis kecelakaan lalu lintas. Peningkatan kualitas menjadi salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas kepolisian dalam mengatasi kendala dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas sering melibatkan korban dan kerusakan yang cukup besar, sehingga memerlukan keahlian dan keterampilan khusus dalam menyelidiki dan menangani kasus tersebut. Peningkatan kualitas dan kuantitas pelatihan dan pendidikan kepada petugas Satuan Lalu Lintas Kepolisian dalam bidang investigasi kecelakaan lalu lintas dapat membantu mereka dalam memahami teknis kecelakaan, mengumpulkan bukti, serta menilai tingkat kesalahan pelanggar.¹²⁵

¹²⁴ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

¹²⁵ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas juga melibatkan banyak aspek hukum seperti undang-undang lalu lintas, hukum acara pidana, hukum perdata, dan hukum lainnya.¹²⁶ Oleh karena itu, Sumber Daya Satuan Lalu Lintas Kepolisian perlu memahami dan menguasai aspek-aspek hukum tersebut untuk dapat menegakkan hukum secara efektif dalam hal ini penalaran hukum (*legal reasoning*) bagi kualitas keilmuan anggota Satuan Lalu Lintas juga sangat signifikan dalam meningkatkan insting sebuah logika hukum penyidikan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia.

Optimalisasi Pengadaan alat atau sarana penggunaan teknologi seperti CCTV, sensor, dan teknologi lainnya yang dapat membantu Satuan Lalu Lintas Kepolisian dalam mengumpulkan bukti dan menyediakan data yang diperlukan untuk menyelidiki kasus kecelakaan lalu lintas.¹²⁷ Penggunaan teknologi dapat membantu kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Teknologi dapat membantu kepolisian dalam mengumpulkan bukti-bukti yang diperlukan dalam kasus kecelakaan lalu lintas, seperti kamera pengawas, rekaman CCTV, dan teknologi forensik lainnya. Dengan menggunakan teknologi, kepolisian dapat dengan mudah mengumpulkan bukti-bukti yang akurat dan dapat diandalkan untuk digunakan dalam pengadilan. Teknologi juga dapat membantu kepolisian dalam melacak kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Misalnya, menggunakan teknologi GPS

¹²⁶ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

¹²⁷ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

untuk melacak lokasi kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan dan mengidentifikasi pelaku yang kabur. Serta dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas, kepolisian juga dapat menggunakan teknologi untuk menganalisis data dan mengidentifikasi pola-pola yang dapat membantu dalam penyelidikan. Data tersebut bisa meliputi data kendaraan, data pelanggaran lalu lintas, data kecelakaan, dan lain sebagainya.

Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam penegakan hukum kecelakaan lalu lintas dengan memberikan informasi kepada masyarakat tentang perkembangan kasus dan tindakan yang diambil oleh Kepolisian. Peningkatan pengawasan menjadi upaya mengatasi kendala yang dihadapi Satuan Lalu Lintas Kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas karena ada beberapa faktor yang membuat penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas sulit dilakukan. Salah satu faktor tersebut adalah kurangnya bukti dan saksi yang dapat menguatkan tuduhan terhadap pelaku kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas sering terjadi di tempat yang ramai dan tidak ada saksi yang bias memberikan keterangan yang akurat tentang kejadian tersebut.¹²⁸

Selain itu, banyak pelaku kecelakaan yang melarikan diri dari tempat kejadian, sehingga sulit untuk mengumpulkan bukti yang cukup. Dalam hal ini, peningkatan pengawasan dapat membantu meminimalkan faktor-faktor tersebut dengan memasang kamera pengawas di sejumlah titik rawan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian,

¹²⁸ Hasil Wawancara dengan AKP Ahmad Zainurrozaq, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres Batang, Dilaksanakan Pada Tanggal 29 Januari 2025

Satuan Lalu Lintas Kepolisian dapat dengan mudah memantau situasi lalu lintas dan merekam kejadian kecelakaan secara langsung. Selain itu, dengan peningkatan pengawasan, kepolisian dapat lebih mudah mengidentifikasi dan menangkap pelaku kecelakaan yang melarikan diri. Bukti dari rekaman kamera pengawas dapat digunakan sebagai bukti dalam persidangan, sehingga dapat memperkuat kasus yang dibangun oleh Kepolisian. Dengan demikian, peningkatan pengawasan dapat menjadi salah satu solusi untuk mengatasi kendala yang dihadapi Kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

Dalam teori bekerjanya hukum, Konsepsi operasional tentang rekayasa masyarakat yang menggunakan hukum sebagai sarana didasarkan pada dua konsep yang berbeda, yaitu konsep mengenai “ramalan” akibat-akibat (*prediction of consequences*) yang dikemukakan oleh Lundberg dan Lansing, serta konsep dari Hans Kelsen mengenai aspek rangkap dalam peraturan hukum.¹²⁹ Konsep pertama, menurut Lundberg dan Lansing, mengemukakan bahwa setiap peraturan hukum yang mengakibatkan perubahan sosial memberikan dorongan pada tingkah laku pemegang peran, sedangkan tingkah laku dari setiap individu mewujudkan suatu fungsi dalam bidang di tempat individu itu bertingkah laku. Konsep kedua dikemukakan oleh Hans Kelsen yang menyatakan bahwa peraturan hukum yang diundangkan oleh penguasa yang berwenang di dalam suatu negara modern memiliki aspek rangkap.

¹²⁹ Satjipto Rahardjo, *Op.Cit.*, 2006, h 53.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perihal aspek pidana dalam sebuah insiden kecelakaan lalu lintas, hukum pidana menyebutnya sebagai pertanggungjawaban pidana yang melekat pada subjek hukum yang berdasarkan pada hasil penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan memenuhi unsur pidana atas insiden kecelakaan tersebut. Adapun parameter maupun kriteria bahwa insiden tersebut dapat diberlakukan sebagai sebuah pidana. Pada Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3, yaitu (1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang; (2) Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. (3) Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Hukuman yang dapat dikenakan pada insiden kecelakaan bagi pengemudi karena kelalaian adalah sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 310

ayat 1 UU LLAJ, yang menyatakan "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, di pidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan /atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah)".

2. Tugas dan wewenang Polisi Lalu Lintas dalam menegakan hukum terhadap pengemudi yang berkaitan dengan kelalaian yang menyebabkan orang lain meninggal dunia adalah melakukan penyelidikan dan penyidikan, hal ini dikarenakan delik culpa atau kelalaian itu sendiri merupakan suatu kejahatan yang diatur dalam Pasal 359 dan 360 KUHP, terlebih lagi diatur secara khusus dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, yaitu karena kelalaian mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Skema Polisi Lalu Lintas dalam penyidikan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia yaitu (1) memproses laporan/informasi; (2) mendatangi Tempat Kejadian Perkara yaitu berupa melakukan pengamatan, pengumpulan bukti-bukti; dan melakukan dokumentasi. Selanjutnya pengamatan terdiri dari pengamatan umum mengenai situasi kecelakaan lalu lintas; dan pengamatan khusus mengenai kondisi yang terlibat kecelakaan lalu lintas; (3) permintaan Visum et Repertum dan pembuktian dalam hal korban kasus kecelakaan yang meninggal dunia ataupun untuk mengantarkan kerumah sakit guna dilakukan *Visum et Repertum* atau perawatan satlantas

dengan support kendaraan operasional Ambulance untuk mempercepat proses evakuasi; (4) pembuatan Berita Acara Pemeriksaan di TKP; (5) Penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang mana penyidik melakukan penilaian atas hasil olah TKP untuk menentukan ada atau tidaknya unsur tindak pidana pada kecelakaan lalu lintas sebagai dasar dilakukan penyidikan. Penyidik melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas apabila terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana. sebaliknya, penyidik melakukan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas apabila tidak terdapat cukup bukti atau bukan merupakan tindak pidana atau batal demi hukum.

3. Penyidikan kecelakaan lalu lintas tidak semudah yang diperkirakan, karena merupakan suatu peristiwa yang mendadak tanpa tahu kapan terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut yang sampai mengakibatkan korban meninggal dunia. Dalam proses penyidikan pada kasus kecelakaan tersebut terdapat kendala-kendala yang dihadapi oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian, kendala-kendala tersebut antara lain: (1) Pembuktian yang tidak kuat, Bukti yang kuat bisa berupa keterangan saksi mata, rekaman CCTV, foto atau video kejadian, catatan medis, atau dokumen lain yang dapat membuktikan keterlibatan pelaku dalam kecelakaan. Namun, jika bukti yang dihasilkan tidak cukup kuat atau terlalu sedikit, maka pengadilan mungkin tidak dapat mempertimbangkan kasus tersebut; (2) Minimnya saksi, kecelakaan yang terjadi di tempat yang sepi atau tidak banyak orang melihatnya. Dalam kondisi seperti ini, sulit untuk

menemukan saksi yang dapat memberikan informasi tentang kecelakaan; (3) Proses identifikasi yang terkendala, dalam kecelakaan lalu lintas yang melibatkan banyak kendaraan, seperti kecelakaan yang melibatkan beberapa mobil atau kendaraan besar, identifikasi pengemudi yang terlibat dapat menjadi sulit karena banyaknya kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan; (4) Biaya dan waktu, Investigasi yang memakan waktu: Investigasi kasus kecelakaan lalu lintas dapat memakan waktu yang lama karena membutuhkan pengumpulan bukti, keterangan saksi, dan analisis forensik. Proses ini bisa memakan waktu berhari-hari atau bahkan berminggu-minggu tergantung pada tingkat kompleksitas dan skala kecelakaan.

B. Saran

Kepada penyidik Satuan Lalu Lintas agar lebih objektif dalam mengungkapkan pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, perlu adanya pendekatan dengan masyarakat sehingga dapat terjalin kerja sama yang baik antara kepolisian dengan masyarakat apabila ada terjadi suatu tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan begitu setiap proses pengungkapan faktor kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia dapat terbantu dan berjalan lancar serta bila adanya unsur pidana dapat menghasilkan proses pidana yang sesuai dengan ketentuan Undang-Undang yang juga tak luput pula pemenuhan keadilan dan kepastian hukum bagi korban dan pelaku dapat terpenuhi secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011
- Adi Andoyo Soetjipto, *Penerapan Undang-Undang Lalu Lintas di Indonesia*, IKAHI, Varia Peradilan Nomor 124, 2009
- Adiputra, P.B. *Hukum Dan Etik Berlalu Lintas*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2002
- Ali Wisnubroto, *Praktek Peradilan Pidana (Proses Persidangan Perkara Pidana)*, Jakarta: Galaxy Puspa Mega, 2002
- Andi Hamzah, *Penegakan Hukum Lingkungan*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008
- _____, *Asas-asas hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010
- Austroads, *Road Safety Audit*. 2nd edition, Austroads Publication, Sydney, Australia. 2002
- Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002
- Christine S.T. Kansil. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Cet 1, Jakarta : Rineka Cipta, 1995
- Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Lembang, 2006
- Elfrida Ade Putri, *Monograf: Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya*, Pena Persada, Banyumas, 2020

- E. Utrecht, *Hukum Pidana I*, cet.2, Penerbitan Universitas, Bandung. 1960
- Fachrurrozy, *Keselamatan Lalu Lintas (Traffic Safety)*. UGM, Yogyakarta, 2001
- F.D. Hobbs, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas (Edisi Kedua)*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. 1995
- Hardiman, *Gerakan Displin Nasional dalam Berlalu-Lintas Sejak Dini*, Graha Umbara, Jakarta, 2000
- Heinrich SD, *Fractures of the Shaft of the Tibia and Fibula*. In Rockwood and Wilkins' *Fractures in children*. Philadelphia: Lippincott, 1996
- H. W. Heinrich, Dan Petersen, N Roos, *Industrial Accident Prevention*, 5th Ed. McGraw-Hill, New York, 1980
- I Made Widnyana, *Asas-asas Hukum Pidana*, Fikahati Aneska, Jakarta, 2010
- K.Berthens, J. Ohoitmur & M.Dua, *Pengantar Filsafat*. Yogyakarta: Kanisius, 2018
- Lilik Mulyadi, *Putusan Hakim Dalam Hukum Acara Pidana*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007
- _____, *Hukum Acara Pidana, Normatif, Teoritis, Praktik dan Permasalahannya*, Bandung: Alumni, 2012
- L.J. Pignataro. *Traffic Engineering: Theory & Practice*. Prentice H. 1. Englewood Cliffs. 2004
- Malik Abdul, *Pembinaan Kesadaran Hukum Dalam Bidang Lalu Lintas*, Jaya Abadi, Yogyakarta, 1981
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 1993
- Momo Kelana, *Hukum Kepolisian Perkembangan Di Indonesia Suatu Studi Historis Komperatif*, PT.IK, Jakarta, 1972
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010
- M. Umar Maksum & Agus Suprianto, dkk. *Cara Mudah Menghadapi Kasus-Kasus Hukum Untuk Orang Awam*. Yogyakarta: Sabda Media, 2009

- M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan Dan Penerapan KUHAP (penyelidikan dan Penuntutan)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2006
- P.A.F. Lamintang, dan C.D. Samosir. *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung. 1983
- Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu, 1983
- R. Abdoel Djamali, *Pengantar Hukum Indonesia*, PT. Raja Grafindo Persada, 2012
- Ridwan Halim, *Hukum Pidana Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1995
- Rinto Raharjo, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta, 2014
- Sadjijono, *Seri Hukum Kepolisian : Polri dan Good Governance*, Cet 1, Surabaya: Media Kita, 2008
- Satjipto Rahardjo, *Membedah Hukum Progresif*, Jakarta: Kompas, 2008
- _____, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009
- Siti Malikhatus Badriyah, *Sistem Penemuan Hukum dalam Masyarakat Prismatic*, Cetakan Pertama, Jakarta: Sinar Grafika, 2016
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta : UI Press, 1986
- _____, *Pengantar Sosiologi Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 2009
- S.R. Sianturi, *Tindak Pidana di KUHP Berikut Uraianannya*, Alumni AHM-PTHM, Jakarta, 1983
- _____, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Storia Grafika, 2002
- Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2010
- Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB, 2000
- _____, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB. 2002

- Tatang Sugandi, et al. *Vademikum Polisi Lalu Lintas*, Jakarta : Markas Besar Polisi Lalu Lintas, 1999
- Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah, *Politik Hukum Pidana: Kajian Kebijakan Kriminalisasi dan Dekriminalisasi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005
- Tim Penerjemah Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN), *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Sinar Harapan, Jakarta, 1983
- W.A. Engelbrecht, dan E.M.L. Engelbrecht, *Kitab2 Undang2, Undang2 dan Peraturan2 Serta Undang-Undang Dasar Sementara Republik Indonesia*, A.W. Sijthoff's Uitgeversmij N.V., Leiden, 1956
- Warsito Hadi Utomo, *Hukum Kepolisian di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka, 2005
- Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2003
- World Health Organization, *International Standards for Drinking Water*. 2nd Edition, Geneva, 1984
- Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana 1*, Jakarta: Sinar Grafika, 2010

B. Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

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

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres

Perkap Polri Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

C. Jurnal dan Dokumen Ilmiah

- Ambarwati L, Sulistio H, Negara GH, & Hariadi Z, Karakteristik dan Peluang Kecelakaan pada Mobil Pribadi di Wilayah Perkotaan. *Rekayasa Sipil*, Vol 4 No 2, 2012
- Amrinto Nainggolan, Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Matinya Korban Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *JOM Fakultas Hukum*, Volume I No. 2, Oktober 2014
- Annisa Delviane, dkk. Analisis Yuridis Proses Penghentian Penyidikan Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Meninggal Dunia (Studi Penelitian Polres Karimun), *QISTINA: Jurnal Multidisiplin Indonesia*, Vol. 2 No. 2 Desember 2023
- A. Putri, Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Ditinjau Dari Motivasi Keselamatan Diri dan Jenis Kelamin. *Jurnal Phronesia*, Vol 2 No 6, 2011
- Bermana Manda, Strategi Penetapan Tersangka dalam Kecelakaan Lalu Lintas Berat oleh Penyidik Satuan Lalu Lintas Polres Agama, *Unes Law Review*, Volume 3 Issue 3, Maret 2021
- C.J. Khisty, A Systemic Overview of Non-Motorized Transportation for Developing Countries: An Agenda for Action. *Journal of Advanced Transportation*, Vol 37 No 3, 2003
- David Bonar Parlindungan, dkk. Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Kelalaian Kecelakaan Llau Lintas yang Menyebabkan Orang Lain Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Lex et Societatis*, Volume X Issue 4, Oktober-Desember 2022
- Elfina Dwi Rahayu & Margo Hadi Pura, Analisis Proses Penyidikan Pelaku Tindak Pidana Pencurian Terhadap Benda Sitaan, *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Vol 9 No 10, Mei 2023
- Elizabeth Novita Putri Dewatayani Sarmento, dkk. Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Matinya Korban di Wilayah Hukum Polresta Denpasar, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 3, No. 1, Maret 2022

- Erly Pangestuti & Fajar Sulisty Wahyudi, Prosedur Penyelesaian Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dalam KUHP, *Jurnal Hukum: Yustitiabelen*, Vol. 7 No. 1, Juli 2021
- F. James Davis, Toward a Theory of Law in Society, *Sociological Focus*, No. 2 Vol.11, April 1978
- Parker D, Reason JT, Manstead AS, & Stradling SG, Driving Errors, Driving Violations and Accident Involvement. *Ergonomics*, Vol 38 No 5, 1995
- Pratama Herry Herlambang. Positivisme Dan Implikasinya Terhadap Ilmu Dan Penegakan Hukum, *Indonesian State Law Review*, Vol. 2 No. 1, Oktober 2019
- Ragil Kurniawan, Kinerja Kepolisian dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polisi Resor Samarinda, *eJournal Ilmu Pemerintahan*, 2016, No 4 Vol 4, 2016
- Remincel, Dimensi Hukum Pelanggaran Kecelakaan Lalu dan Angkutan Jalan Lintas di Indonesia, *Ensiklopedia Social Review*, Vol. 1 No.2 Juni 2019
- Satjipto Rahardjo, Hukum dan Masyarakat, Dikutip dari Kadek Cahya Susila Wibawa, Kebijakan Desentralisasi Fiskal dalam Menunjang Pembangunan Ekonomi Daerah, *Tesis*, Program Magister Ilmu Hukum, Universitas Diponegoro, Semarang, 2006
- Sivak M, How Common Sense Fails us on the Road: Contribution of Bounded Rationality to the Annual Worldwide Toll of One Million Traffic Fatalities. *Transport. Res. Part F: Traffic Psychol. Behav.* Vol 5, 2002
- Sulistiyawan Doni Ardiyanto, Eko Sopyonyono, and Achmad Sulchan, Judgment Considerations Policy in Decree of the Court Criminal Statement Based On Criminal Destination, *Jurnal Daulat Hukum*, Vol 3 No 1, March 2020
- Supriyono, Criminology Study of Crime of Fencing the Stolen Goods, *Jurnal Daulat Hukum*, Volume 3 Nomor 1, March 2020