

**TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK
MEMPERBAIKI JALAN RUSAK YANG MENYEBABKAN
KECELAKAAN LALU LINTAS**

(Kajian: UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Menempuh Ujian
Sarjana Hukum**

**OLEH
LUCKY PRANATA
50 2013 426**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM
2017**


UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN

**Judul Skripsi : TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK
MEMPERBAIKI JALAN RUSAK YANG
MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS
(Kajian: UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkatan Jalan)**




Nama : Lucky Pranata
NIM : 502013426
Program Studi : Ilmu Hukum
Prog. Kekhususan : Hukum Pidana

PEMBIMBING : Reny Okprianti, SH., M.Hum. ()

Palembang, Maret 2017

PERSETUJUAN OLEH TIM PENGUJI :

Ketua : Nur Husni Emilson, SH., Sp.N., MH. ()

Anggota : 1. H. Samsulhadi, SH., MH. ()

2. Rusniati, SH., MH. ()

Mengetahui :
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Palembang,

Dr. Hj. SRI SUATMATI, SH., M.Hum.
NBM/NIDN :6791348/0006046009

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM**

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang Strata 1 bagi:

N A M A : LUCKY PRANATA
N I M : 50 2013 426
PRODI : ILMU HUKUM
**JUDUL SKRIPSI : TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK
MEMPERBAIKI JALAN RUSAK YANG
MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS
(Kajian: UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan)**

Dengan diterimanya skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar :

SARJANA HUKUM

Dosen Pembimbing,



Reny Okprianti, SH., M.Hum

**Diketahui
Wakil Dekan.I,**



Nur Hushji Emilson, SH., Sp.N., MH

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : LUCKY PRANATA

NIM : 50 2013 426

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Pidana

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

“TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK MEMPERBAIKI
JALAN RUSAK YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU
LINTAS (Kajian: UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan)”

Adalah bukan merupakan karya tulis orang lain, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah saya sebutkan sumbernya. Apabila pernyataan keaslian ini tidak benar maka saya bersedia mendapatkan sanksi akademik.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Palembang, Februari 2017



Yang menyatakan,


LUCKY PRANATA

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah penulis panjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT, serta shalawat dan salam kepada junjungan kita Nabi Besar Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabat, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul:

“TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK MEMPERBAIKI JALAN RUSAK YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS (Kajian: UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)”

Penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi syarat mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan, kekeliruan, dan kekhilafan semua ini tidak lain karena penulis adalah sebagai manusia biasa yang tak luput dari kesalahan dan banyak kelemahan, akan tetapi berkat adanya bantuan dan bimbingan serta dorongan dari berbagai pihak, akhirnya kesukaran dan kesulitan tersebut dapat dilalui oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang mendalam kepada:

1. Bapak Dr. ABID DJAZULI, SE., MM, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Ibu Dr. Hj. Sri Suatmiati, SH., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
3. Wakil Dekan I, II, III dan IV Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.

4. Bapak Mulyadi Tanzili, SH., MH, selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
5. Ibu Reny Okprianti, SH., M.Hum, selaku Pembimbing Skripsi yang telah banyak memberikan petunjuk-petunjuk dan arahan-arahan dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Hj. Eni Suarti, SH., MH, selaku Pembimbing Akademik pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
7. Bapak dan Ibu Dosen serta Karyawan dan Karyawati Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
8. Ayahanda dan Ibunda, Kakanda dan Adinda, serta seluruh keluarga yang telah banyak memotivasi penulis untuk meraih gelar kesarjanaan ini.

Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membacanya, akhirnya segala kritik dan saran penulis terima guna perbaikan dimasa-masa mendatang.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Palembang, Februari 2017

Penulis,

LUCKY PRANATA

MOTTO

“Sungguh makhluk-makhluk terburuk di sisi Allah SWT adalah orang-orang yang pekak dan tuli (tentang kebenaran) Dan tidak mengerti (hukum) apapun”

(QS: AL-Anfaal :22)

Ku Persembahkan Kepada:

- Ayahanda (Darmadi Edison) dan Ibunda (Sumi Hartati)
- Saudara – saudaraku yang tersayang
- Sahabat-sahabatku (ACT)
- Kekasihku tercinta (Verliza Maharani)
- Almamater yang kubanggakan

ABSTRAK

TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK MEMPERBAIKI JALAN RUSAK YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS

(Kajian: UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

LUCKY PRANATA

Kecelakaan yang terjadi di jalan raya, tidak hanya akibat keteledoran dan keberutalan pemakai jalan itu sendiri, akan tetapi juga bisa disebabkan akibat jalan rusak, seperti bunyi Pasal 24 ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui dan menjelaskan tanggungjawab pemerintah terhadap jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, dan juga untuk mengetahui dan memahami sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak diperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami tanggungjawab pemerintah terhadap jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah: wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan, pemerintah wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah: (a) dalam hal korban luka ringan, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp 12.000.000,- (b) dalam hal korban luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,- (c) dalam hal korban meninggal dunia, pelaku dipidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,- (d) terhadap pemerintah yang tidak memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp. 1.500.000,-

Kata kunci: Tanggungjawab pemerintah. Perbaiki jalan rusak.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
PERNYTAAN KEASLIAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vii
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB. I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Permasalahan.....	4
C. Ruang Lingkup dan Tujuan.....	4
D. Defenisi Konseptual.....	5
E. Metode Penelitian.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	7
BAB. II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Sanksi.....	9
B. Macam-macam Sanksi Dalam Hukum Pidana.....	10
C. Pengertian Lalu Lintas.....	16
D. Lalu Lintas Yang Tertib, Aman dan Lancar.....	18

E. Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas.....	24
BAB. III. PEMBAHASAN	
A. Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas.....	32
B. Sanksi Pidana Terhadap Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Laintas.....	38
BAB. IV. PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	44
B. Saran-saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

BAB. I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam suatu negara hukum, hukum mempunyai kedudukan yang tertinggi, agar supaya pelaksanaan kekuasaan (pemerintah) tidak menyimpang dari undang-undang. Dengan demikian, kekuasaan akan tunduk kepada hukum dan bukan sebaliknya. Karena apabila hukum yang tunduk kepada kekuasaan, maka kekuasaan berarti dapat membatalkan hukum. Dengan kata lain bahwa hukum dijadikan alat untuk membenarkan kekuasaan. Apabila hukum dijadikan alat, maka tindakan penguasa walaupun melanggar hak-hak asasi manusia, senantiasa dapat dibenarkan oleh hukum. sebab itu, hukum tidak boleh menjadi “alat”, tetapi harus menjadi tujuan, yaitu untuk melindungi kepentingan rakyat. Antara hukum dan kepentingan rakyat merupakan dua hal yang tak dapat dipisahkan. Karena apabila dipisahkan, maka kepentingan rakyat akan dirusak oleh tindakan penguasa yang tidak terikat pada hukum dan undang-undang.

Di dalam kenyataan hukum mengalami perkembangan sesuai dengan perkembangan kehidupan manusia. Dalam hal ini hukum yang sejalan dengan perkembangan masyarakat sangat diperlukan. Kepatuhan terhadap aturan hukum mempunyai kaitan yang erat antara hukum dengan perlindungan yang diberikan oleh hukum. Peraturan-peraturan hukum yang lahir harus sejiwa dengan kebiasaan

yang baik ataupun norma-norma yang hidup agar dipatuhi secara suka rela. Oleh karena itu hukum merupakan jiwa atau semangat rakyat.¹

Fungsi hukum dalam pembangunan adalah sebagai sarana pembaharuan masyarakat.² Hukum yang baik akan melahirkan masyarakat yang aman. Keamanan merupakan salah satu syarat untuk membangun suatu bangsa kearah yang lebih baik. Namun demikian, hukum harus bersifat luwes dan fleksibel, terutama dalam menyelesaikan suatu perkara agar keadilan dan kedamaian dapat tercapai. Penyelesaian suatu perkara harus dapat menghilangkan kegoncangan yang mungkin timbul sehingga akan tercipta suatu iklim yang menunjang pelaksanaan pembangunan.

Hukum mempunyai peranan yang sangat strategis dalam pembangunan suatu bangsa. Pembangunan hukum mutlak diperlukan agar hukum dapat berjalan seirama dengan perkembangan masyarakat. Salah satu hukum yang mempunyai peranan strategis dalam mengatur tata tertib masyarakat adalah aturan-aturan hukum yang berkembang dengan masalah lalu lintas.

Hukum lalu lintas mempunyai fungsi ganda yaitu menciptakan ketertiban dan ketentraman atau kebebasan bagi seluruh lapisan masyarakat. Hukum lalu lintas harus memadukan antara kebebasan pemakai jalan raya dengan ketertiban yang ingin dicapai masyarakat. Keadaan yang sedemikian harus dipadukan dengan penegakkan hukum oleh penegak hukum agar masyarakat merasa aman, dan penyelesaian perkara lalu linta akan melahirkan rasa keadilan.

¹Imam Sudiyat, *Pengantar Hukum Adat Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1981, hlm. 32

²Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 9

Masalah lalu lintas merupakan hal yang menarik, oleh karena peraturan-peraturan lalu lintas merupakan tata hukum yang non spiritual atau netral,³ menegakkan aturan lalu lintas merupakan tugas yang berat. Dalam peraturan lalu lintas terdapat dua tugas yaitu menjaga ketertiban masyarakat serta ketenteraman masyarakat. Di samping itu warga masyarakat pada dasarnya menginginkan adanya kebebasan dalam menggunakan fasilitas jalan raya, sedangkan penegak hukum bertugas menciptakan keamanan maupun ketertiban. Pertentangan dalam menggunakan fasilitas berlalu lintas akan menimbulkan kecelakaan.

Sering kali kecelakaan yang terjadi di jalan raya sebenarnya merupakan akibat dari keteledoran dan keberutalan pemakai jalan itu sendiri. Keteledoran atau kelalaian pemakai jalan kerap kali merugikan pemakai jalan yang lain. Kecelakaan yang terjadi cukup memperhatikan, karena yang menjadi korban tidak hanya harta benda melainkan juga nyawa manusia.

Kecelakaan yang terjadi di jalan raya, tidak hanya akibat keteledoran dan keberutalan pemakai jalan itu sendiri, akan tetapi juga bisa disebabkan akibat jalan rusak, seperti bunyi Pasal 24 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi: "Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas". selanjutnya ayat (2) Pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan: "Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara

³*Ibid*, hlm. 56

jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Keinginan untuk menelusuri lebih jauh segala sesuatu yang ada hubungannya dengan hal tersebut di atas, telah menjadi motif sekaligus latar belakang permasalahan dalam penelitian ini, yang hasilnya dituangkan ke dalam bentuk skripsi dengan judul: “TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK MEMPERBAIKI JALAN RUSAK YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS (Kajian: Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)”

B. Permasalahan

1. Bagaimanakah tanggungjawab pemerintah terhadap jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas ?
2. Apakah sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas ?

C. Ruang Lingkup dan Tujuan

Ruang lingkup penelitian terutama dititik beratkan pada penelusuran terhadap tanggungjawab pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Kajian: Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), tanpa menutup kemungkinan menyinggung pula hal-hal lain yang ada kaitannya.

Tujuan penelitian adalah:

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan tanggungjawab pemerintah terhadap jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui dan memahami sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak diperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian ini dipergunakan untuk melengkapi pengetahuan teoritis yang diperoleh selama studi di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang dan diharapkan bermanfaat sebagai tambahan informasi bagi ilmu pengetahuan, khususnya hukum pidana, sekaligus merupakan sumbangan pemikiran yang dipersembahkan kepada almamater.

D. Defenisi Konseptual

Defenisi konseptual merupakan pengertian dasar dalam suatu penulisan yang memuat istilah-istilah, batasan-batasan serta pembahasan yang akan dijabarkan dalam penulisan karya ilmiah. Agar tidak terjadi kesimpangsiuran penafsiran serta untuk mempermudah pengertian, maka dalam uraian di bawah ini akan dikemukakan penjelasan dan batasan-batasan istilah yang berkaitan dengan judul skripsi ini sebagai berikut:

1. Tanggungjawab adalah: suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan dengan selayaknya apa yang telah diwajibkan kepadanya.⁴

⁴Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 570

2. **Lalu lintas** adalah: Bolak balik, hilir mudik, yang menyangkut perihal perjalanan di jalan dan sebagainya yang berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain.⁵

E. Metode Penelitian

Selaras dengan tujuan yang bermaksud menelusuri prinsip-prinsip hukum, terutama yang bersangkutan paut tanggungjawab pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Kajian: Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), maka jenis penelitiannya adalah penelitian hukum *normatif* yang bersifat *deskriptif* (menggambarkan), karenanya tidak bermaksud menguji hipotesa.

1. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data sekunder dititik beratkan pada penelitian kepustakaan (*library research*) dengan cara mengkaji:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat seperti undang-undang, peraturan pemerintah, dan semua ketentuan peraturan yang berlaku;
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum seperti hipotesa, pendapat para ahli maupun peneliti terdahulu yang sejalan dengan permasalahan dalam skripsi ini;

⁵M. Adrian. A, *penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Linta di Luar Sistem Peradilan Pidana di Kota Palembang*, Tesis, Program Pascasarjana, Universitas Sriwijaya, Palembang, 2002

- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus bahasa, ensiklopedia dan lainnya.
2. Teknik pengolahan data

Setelah data terkumpul, maka data tersebut diolah guna mendapatkan data yang terbaik. Dalam pengolahan data tersebut, penulis melakukan kegiatan editing, yaitu data yang diperoleh diperiksa dan diteliti lagi mengenai kelengkapan, kejelasan dan kebenarannya, sehingga terhindar dari kekeliruan dan kesalahan.
 3. Analisa data

Analisa data dilakukan secara *kualitatif* yang dipergunakan untuk mengkaji aspek-aspek *normatif* atau *yuridis* melalui metode yang bersifat *deskriptif analitis* yang menguraikan gambaran dari data yang diperoleh dan menghubungkannya satu sama lain untuk mendapatkan suatu kesimpulan yang bersifat umum.⁶

F. Sistematika Penulisan

Sesuai dengan buku panduan penyusunan skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang, penulisan skripsi ini secara keseluruhan tersusun dalam 4 (empat) Bab dengan sistematika sebagai berikut:

Bab. I. Pendahuluan, berisi mengenai latar belakang, permasalahan, ruang lingkup dan tujuan, metode penelitian, serta sistematika penulisan

⁶Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997, hlm. 129

- Bab II. Tinjauan Pustaka, memaparkan tinjauan pustaka yang menyajikan mengenai tinjauan tentang pengertian dan macam-macam sanksi, pengertian lalulintas dan angkutan jalan, lalulintas yang tertib, aman, dan lancar, kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas.
- Bab. III. Pembahasan, yang berisikan paparan tentang hasil penelitian secara khusus menguraikan dan menganalisa permasalahan hukum yang diteliti mengenai tanggungjawab pemerintah terhadap jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan juga mengenai sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
- Bab. IV. Penutup, pada bagian ini merupakan akhir pembahasan skripsi ini yang diformat dalam kesimpulan dan saran-saran.

BAB. II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Sanksi

Secara etimologi sanksi berarti tindakan hukum untuk memaksa orang menepati janji atau mentaati sebagai tindakan hukuman.⁷

Menurut Karni dalam bukunya “Ringkasan Tentang Hukum Pidana” menyatakan bahwa: “Hukuman atau sanksi adalah suatu sengsara (mara atau nestafa) yang kita harus merasai oleh karena kita melakukan perbuatan atau menimbulkan peristiwa yang dilarang dan diancam oleh hukuman.”⁸

Hukuman atau sanksi yang dianut hukum pidana membedakan hukum dengan bagian hukum yang lain. Hukuman dalam hukum pidana ditujukan untuk memelihara keamanan dan pergaulan hidup yang teratur.

Sanksi atau hukuman sering disebut juga dengan “pidana”, jadi pemidanaan sering juga diartikan dengan penghukuman, kalau orang mendengar kata “hukuman”, biasanya diberikan kepada orang yang melanggar hukum pidana.⁹

Sanksi pada umumnya adalah alat pemaksa agar seseorang mentaati norma-norma yang berlaku. Sanksi terhadap pelanggaran norma keagamaan misalnya, ialah bahwa terhadap pelanggar kelakakan mendapatkan siksa di

⁷M. Dahlan Al-Barry, *Kamus Modern Bahasa Indonesia*, Arloka, Yogyakarta, 1994, hlm. 593

⁸Karni, *Ringkasan Tentang Hukum Pidana*, Balai Buku Indonesia, Jakarta, 1950, hlm. 9

⁹Joko Prakoso dan Nurwahid, *Studi Tentang Pendapat-pendapat Mengenai Efektivitas Pidana Mati di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984, hlm. 13

negara. Sanksi terhadap pelanggar norma kesusilaan ialah pengecualian dari pergaulan masyarakat yang bersangkutan.

Pemidanaan/hukuman/sanksi berhubungan erat dengan kehidupan seseorang di dalam masyarakat, terutama menyangkut benda denda hukum yang paling berharga bagi kehidupan masyarakat, yaitu nyawa dan kemerdekaan hak seseorang.

Untuk menjaga keselamatan dari kepentingan umum, hukum pidana mengadakan satu jaminan yang istimewa terhadapnya yaitu sebagaimana didapati pada bagian terakhir definisi hukumpidana yaitu perbuatan mana yang diancam dengan satu hukuman yang berupa siksa, sebab itulah proses pemidanaan adalah merupakan unsur terpenting dalam hukum pidana. Oleh karena sangat eratnya hubungan antara pidana dan kehidupan seseorang di dalam masyarakat, sebab tanpa adanya hukuman atau sanksi bisa dipastikan kesewenang-wenangan akan terjadi tanpa ada limit aturan.

B. Macam-macam Sanksi Dalam Hukum Pidana

Menurut ketentuan Pasal 10 Kitab Undang-undang Hukum Pidana yang mengatur tentang macam-macam pidana menyatakan bahwa, pidana terdiri atas:

- a. Pidana pokok:
 1. Pidana mati,
 2. Pidana penjara,
 3. Pidana kurungan,
 4. Pidana denda
- b. Pidana tambahan:
 1. Pencabutan hak-hak tertentu,
 2. Perampasan barang-barang tertentu,
 3. Pengumuman putusan hakim.

Dengan demikian, hakim tidak diperbolehkan menjatuhkan hukuman selain yang dirumuskan dalam Pasal 10 KUHP.

1. Pidana Pokok, yang terdiri dari:

a. Pidana mati (*death penalty*)

Pidana ini adalah yang terberat dari semua pidana yang diancamkan terhadap berbagai kejahatan yang sangat berat.

Kejahatan-kejahatan yang diancam hukuman mati:

- 1) Makar, membunuh kepala negara
- 2) Mengajak negara asing guna menyerang Indonesia
- 3) Memberi pertolongan kepadamusuh waktu Indonesia dalam keadaan perang
- 4) Membunuh kepala negara sahabat
- 5) Membunuh dengan direncanakan lebih dahulu
- 6) Pencurian dengan kekerasan oleh dua orang atau lebih berkawan, pada waktu malam atau dengan jalan membongkar dan sebagainya yang menjadikan ada orang terluka berat atau mati
- 7) Pembajakan di laut, pesisir di pantai dan dikali, sehingga ada orang mati
- 8) Pada waktu perang menganjurkan huru-hara, pemberontakan dan sloganya
- 9) Dalam waktu perang menipu waktu menyampaikan keperluan angkatan perang
- 10) Pemerkosaan dengan pemberatan

b. Pidana penjara (*imprisonment*)

Hukuman ini membatasi kemerdekaan atau kebebasan seseorang, yaitu berupa hukuman penjara dan kurungan. Pidana penjara ditujukan kepada penjahat yang menunjukkan watak buruk dan nafsu jahat. Hukuman penjara minimum satu hari dan maksimum seumur hidup. Hal ini diatur dalam Pasal 12 KUHP yang menyatakan sebagai berikut:

- 1) Hukuman penjara itu adalah seumur hidup atau untuk waktu tertentu
- 2) Hukuman penjara selama waktu tertentu sekurang-kurangnya adalah satu hari dan paling lama lima belas tahun berturut-turut
- 3) Hukuman penjara selama waktu tertentu boleh dijatuhkan untuk dua puluh tahun berturut-turut dalam hal kejahatan yang dapat dihukum dengan hukuman mati, hukuman penjara seumur hidup dan hukuman penjara sementara, yang putusannya diserahkan kepada hakim dan dalam hal-hal yang melewati waktu lima belas tahun karena tambahan hukuman sebab melakukan kejahatan-kejahatan atau karena mengulangi melakukan kejahatan atau karena yang telah ditentukan dalam Pasal 52 KUHP.
- 4) Lamanya hukuman penjara itu sekali-kali tidak boleh melebihi waktu dua puluh tahun

c. Pidana kurungan

Pidana kurungan lebih ringan daripada pidana penjara. Pidana ringan antara lain, dalam hal melakukan pekerjaan yang diwajibkan dan kebolehan

membawa peralatan yang dibutuhkan terhukum sehari-hari, misalnya tempat tidur, selimut, dan lain-lain.

Lamanya pidana kurungan ini ditentukan dalam Pasal 18 KUHP yang menyatakan sebagai berikut:

- 1) Lamanya pidana kurungan sekurang-kurangnya satu hari dan paling lama satu tahun,
- 2) Hukuman tersebut dapat dijatuhkan untuk paling lama satu tahun empat bulan jika ada pemberatan pidana yang disebabkan karena gabungan kejahatan atau pengulangan, atau ketentuan pada Pasal 52 dan 52 a KUHP
- 3) Hukuman kurungan itu sekali-kali tidak boleh melebihi waktu satu tahun empat bulan.

d. Pidana denda

Mengenai pidana denda diatur dalam Pasal 30 KUHP yang menyatakan sebagai berikut:

- 1) Jumlah hukuman denda sekurang-kurangnya dua puluh lima sen
- 2) Jika dijatuhkan hukuman denda dan denda itu tidak dibayar maka diganti dengan hukuman kurungan,
- 3) Lamanya hukuman kurungan pengganti hukuman denda sekurang-kurangnya satu hari dan selama-lamanya enam bulan
- 4) Dalam putusan hakim, lamanya itu ditetapkan begitu rupa, bahwa harga setengah rupiah atau kurang, diganti dengan satu hari, buat

harga lebih tinggi bagi tiap-tiap setengah rupiah cukup, gantinya setengah rupiah juga.

- 5) Hukuman kurungan itu boleh dijatuhkan selama-lamanya delapan bulan dalam hal-hal jumlah yang tertinggi denda itu ditambah karena ada gabungan kejahatan, karena mengulangi kejahatan atau karena ketentuan Pasal 52 dan 52 a KUHP
- 6) Hukuman kurungan tidak boleh sekali-kali lebih dari delapan bulan.

2. Pidana Tambahan, yang terdiri dari:

a. Pencabutan beberapa hak tertentu

Yang dapat dicabut itu hanya yang tertentu saja artinya orang tidak mungkin akan dijatuhi pencabutan semua haknya, karena dengan demikian itu orang tidak akan dapat hidup. Hak-hak yang dapat dicabut menurut Pasal 35 KUHP, yaitu:

- 1) Hak untuk menjabat segala jabatan atau jabatan tertentu yang dimaksud dengan jabatan yaitu tugas pada negara atau bagian-bagian dari negara
- 2) Hak untuk kekuasaan angkatan bersenjata yang masuk kekuasaan angkatan bersenjata ialah tentara dan wajib tentara baik angkatan darat, laut, udara dan kepolisian negara.

- 3) Hak dipilih aktif dan pilih pasif anggota DPR pusat dan daerah, serta dalam pemilihan lain-lainnya menurut undang-undang atau peraturan umum
- 4) Hak menjadi penasehat, wali dan lain-lain
- 5) Hak kuasa Bapak dan sebagainya
- 6) Hak untuk melaksanakan pekerjaan tertentu artinya disegala pekerjaan yang bukan pegawai negeri

b. Perampasan barang-barang tertentu

Mencabut hak milik atau suatu barang dari orang yang mempunyai dan barang itu dijadikan milik pemerintah (untuk dirusak, dijual atau negara. Barang-barang yang dapat dirampas menurut Pasal 39 KUHP dapat dibedakan atas dua macam yaitu:

- 1) Barang-barang (termasuk pula binatang) yang diperoleh dengan kejahatan
- 2) Barang-barang (termasuk pula binatang) yang dengan sengaja dipakai melakukan kejahatan.

c. Pengumuman putusan hakim

Pada hakekatnya semua putusan hakim itu senantiasa telah diucapkan dimuka umum, akan tetapi bila dianggap perlu disamping itu sebagai pidana tambahan, putusan tersebut khusus akan disiarkan lagi sejelast-jelasnya dengan cara yang ditentukan oleh hakim semuanya ini atas ongkos orang yang dihukum yang dapat dipandang sebagai suatu

pengecualian bahwa pada umumnya penyelenggaraan hukum itu harus dipikul oleh negara.

C. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan suatu keadaan yang memerlukan gerak pindah dari suatu tempat ke tempat lain. Lalu lintas merupakan kata majemuk yang terdiri dari dua suku kata, yaitu lalu dan lintas. Pengertian lalu lintas adalah: "Bolak-balik, hilir mudik, yang menyangkut perihal perjalanan di jalan dan sebagainya yang berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain".¹⁰

Jadi lalu lintas mempunyai kesibukan. Sebab di dalam lalu lintas orang mengejar kepentingan ataupun ingin melaksanakan serta memenuhi suatu janji. Dalam hal ini aturan lalu lintas bermaksud untuk menjaga agar hilir mudik itu tidak menimbulkan kerugian bagi orang lain.

Dalam melakukan hubungan lalu lintas, biasanya digunakan alat-alat perhubungan. Walaupun dalam kenyataan ada juga yang berjalan kaki. Alat-alat perhubungan yang digunakan bermacam-macam, ada kendaraan bermotor, dan kapal laut maupun kapal udara. Hal ini dimaksudkan agar segala kepentingan manusia dalam berhubungan dengan orang lain akan mudah tercapai.

Timbulnya lalu lintas tidak dapat dipisahkan dengan perkembangan perekonomian maupun teknologi. Kebutuhan manusia yang yang tidak terbatas dan lama kelamaan semakin bertambah, menyebabkan arus lalu lintas semakin

¹⁰Poerwadarminta, Dalam M Adrian. A, *Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Luar Sistem Peradilan Pidana Di Kota Palembang*, Tesis, Program Pascasarjana Universitas Sriwijaya, Palembang, 2002, hlm. 26

banyak dan padat. Dalam keadaan yang demikian, maka keteraturan lalu lintas sangat diperlukan agar kepentingan manusia dapat tercapai secara aman.

Apabila ditinjau secara lebih mendalam, maka lalu lintas mempunyai arti yang luas. Dalam kenyataannya ada lalu lintas di darat, di air, di udara dan sebagainya. Semua aktifitas yang membutuhkan gerak pindah manusia untuk mencapai suatu maksud dalam memenuhi kebutuhannya, dapat digolongkan sebagai lalu lintas.

Namun demikian lalu lintas yang dimaksud di sini hanya terbatas pada lalu lintas di darat. Lalu lintas di darat selain dilakukan dengan berjalan kaki, juga dilakukan dengan menggunakan alat transportasi. Di dalam kenyataannya, penambahan alat transportasi tidak sebanding dengan luas jalan yang tersedia.

Selanjutnya, pengertian lalu lintas juga dikemukakan oleh Djunaidi Maskat, menurutnya lalu lintas adalah: "Pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan raya".¹¹ Pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan adalah merupakan yang dikendalikan seseorang dengan keadaan akal sehat.

Orang yang kurang sehat akalnya mengendalikan kendaraannya di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain, demikian juga hewan di jalan yang tanpa dikendalikan oleh seorang yang sehat akalnya akan membahayakan pemakai jalan yang lain pula.

Selain pengertian di atas, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga memberikan defenisi mengenai lalu lintas

¹¹Djunaidi Maskat. H, *Pengetahuan Praktis Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Sibaya, Bandung, 1998, hlm. 3

yang terdapat di dalam pasal 1 butir 2, yang berbunyi sebagai berikut. Lalu lintas adalah: “Gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”.

Pengaturan lalu lintas mengandung arti yang sangat kompleks, walaupun masih terbatas dalam arti gerak pindah manusia. Hal ini disebabkan karena setiap membicarakan soal lalu lintas selalu berhubungan dengan hilir mudik dan kesibukan manusia, baik yang berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan.

Oleh karena itu, dalam pengertian lalu lintas terdapat tiga faktor yang saling terkait antara yang satu dengan lainnya tidak dapat dipisahkan. Dalam hal ini baik manusia, alat penggerak dan jalan selalu berhubungan antara satu dengan lainnya. Peraturan hukum yang berkaitan dengan lalu lintas selalu memberikan perhatian yang seimbang diantara ketiga faktor tersebut agar masyarakat dapat menggunakan jalan secara aman.

D. Lalu Lintas Yang Tertib, Aman Dan Lancar

Lalu lintas yang tertib, aman dan lancar dapat dilihat dari:¹²

1. Pengembangan Model Jaringan

Pengembangan model jaringan (*network*) disini adalah pengembangan model untuk menyatakan suatu jaringan mempergunakan aplikasi komputer. Data yang telah terkumpul atau terhimpun, kemudian dilakukan kodifikasi, distrukturisasi serta dibentuk sesuai dengan format yang sudah ditentukan oleh program komputer.

¹²*ibid*, hlm. 7-14

a. jaringan rute

Sistem jaringan rute yang ada dalam suatu daerah perkotaan biasanya dapat di bagi menjadi dua kelompok, yaitu:

- * jaringan rute yang berbentuk secara evolitif, dimana pembentukannya dimulai oleh pihak-pihak pengelola individual secara sendiri-sendiri,
- * jaringan rute yang berbentuk simultan secara menyeluruh dimana pembentukannya dilakukan oleh pengelola angkutan umum yang besar (swasta ataupun milik pemerintah) ataupun oleh sekelompok individu secara simultan dan bersama-sama.

b. jarak antar rute

Dalam sistem jaringan rute, aspek yang berkaitan dengan jarak antar rute merupakan aspek yang cukup penting untuk diperhatikan. Hal ini disebabkan jarak antar rute mempunyai pengaruh yang langsung terhadap penumpang dan operator.

Bagi penumpang, jarak antar rute juga mungkin sedapat mungkin agar jarak pencapaian dari tempat mereka berasal ke perhentian dapat sedekat mungkin.

1. Konfigurasi jaringan rute

Konfigurasi adalah sebaran special dari masing-masing lintasan rute dalam system secara keseluruhan. Bentuk konfigurasi jaringan rute angkutan umum di suatu kota sangatlah berpengaruh pada:

- a. persentase daerah yang dilayani oleh sistem angkutan umum,
- b. jumlah pergantian lintasan yang diperlukan dalam pergerakan penumpang,
- c. pengaturan frekuensi operasi,
- d. lokasi terminal.

2. Jaringan grid

Jaringan rute berbentuk grid hanya mungkin terbentuk jika struktur prasarana jalannya adalah grid. Karakteristik dasar dari struktur grid ini adalah adanya lintasan rute yang secara paralel mengikuti ruas-ruas jalan yang ada dipinggir kota yang satu kepinggir kota lainnya dengan melewati pusat kota yang letaknya ditengah.

Keuntungan utama dari struktur jaringan seperti ini adalah sistem rute yang berbentuk menjadi mudah diingat dan juga mudah dimengerti oleh masyarakat luas. Jaringan rute berbentuk linear biasanya terjadi karena bentuk kotanya adalah linear, seperti diketahui bentuk kota linear adalah kota dimana bentuknya memanjang mengikuti satu jalan arteri utama. Kota ini biasanya berbentuk sebagai kelanjutan dari *ribbon development* pada jalan-jalan arteri antar kota. Pada dasarnya bentuk jaringan linear seperti ini hampir sama dengan bentuk jaringan grid.

Struktur jaringan berbentuk radial merupakan bentuk yang paling sering ditemui di kota-kota seluruh dunia. Hal ini mudah dimengerti, mengingat sebagian besar kota-kota di dunia merupakan kota-kota

yang tumbuh secara evolutif dan mengembangkan dari pusat kota secara radial ke pinggir-pinggirnya. Struktur jaringan seperti ini biasanya di dukung oleh struktur jaringan seperti ini biasanya didukung oleh struktur jaringan jalannya yang cenderung secara radial berorientasi ke daerah CBD yang terletak ditengah kota.

Semua rute yang ada dalam system jaringan radial ini menghubungkan daerah pinggir kota dan daerah pusat kota, ada juga lintasan-lintasan rute yang melingkar tidak melewati daerah pusat kota.

Pada struktur jaringan berbentuk radial ini banyak trip yang dapat dilakukan tanpa harus melakukan transfer. Hal ini mudah dimengerti mengingat bahwa sebagian besar trip yang terjadi adalah *work-trip* atau *shooping trip* dimana orientasinya adalah kearah CBD. Kerugian utama dari struktur jaringan berbentuk radial ini adalah terjadinya tingkat pelayanan yang buruk di daerah CBD. Hal ini terjadi karena pada daerah CBD beban lalu lintasnya yang tinggi, sering terjadi kemacetan yang pada gilirannya akan mengganggu pengoperasian angkutan umum. Struktur jaringan tipe radial ini paling sesuai diterapkan untuk kota yang tidak terlalu besar, dimana tingkat kemacetan yang terjadi di pusat kota tidak terlalu tinggi. Sesuai dengan namanya, konfigurasi jaringan rute teritorial membag-bagi daerah pelayanan menjadi beberapa teritorial atau daerah, dimana masing-masing daerah yang bersangkutan dilayani

oleh lintasan rute, selanjutnya semua lintasan rute bertemu atau bersinggungan disuatu titik yang dapat digunakan sebagai titik transfer. Konfigurasi rute bentuk ini sangat sesuai untuk kota kecil, ataupun daerah sub-urban, dimana kerap daerahnya relative rendah, dan pada lokasi tertentu mempunyai pusat kegiatan (ekonomi, social ataupun budaya) untuk seluruh daerah. Titik di mana terjadi transfer disebut sebagai *fokal point*. Titik *fokal point* ini menjadi tempat seluruh lintasan rute bertemu. Agar pemanfaatan lintasan rute efektif, pengoperasian setiap lintasan rute diatur sedemikian rupa sehingga pada saat sampai di lokasi *fokal point* semua bus bertemu pada satu periode waktu yang sama, sehingga para penumpang dapat dengan mudah bertukar bus atau transfer. Secara fisik tipe transfer *fokal point* bentuknya berbeda dengan terminal biasa, bentuk yang umum adalah berupa *platform* tersendiri (*off street platform*), dimana sekitar delapan sampai dua belas bus dapat diparkirkan. Biasanya *fokal point* seperti ini digunakan dengan *cycle time* setiap 30 menit. Untuk sekitar 15 sampai 20 menit, *platform fokal point* sama sekali kosong, kemudian muncullah para calon penumpang, setelah itu kegiatan naik turun dan berganti lintasan bus selesai, semua bus berangkat meninggalkan *platform fokal point* itu sepi lagi, sampai priode berikutnya dimana terjadi aktivitas yang sama lagi.

Tentu saja agar mekanisme yang dijelaskan di atas dapat terjadi, perlu dilakukan koordinasi pada seluruh lintasan yang akan melewati

fokal point. Mengingat bahwa jaringan seperti ini biasanya diaplikasikan di kota kecil ataupun daerah sub urban, dimana volume lalu lintas relatif rendah adalah tidak sulit untuk melakukan koordinasi. Lokasi *fokal point* biasanya ditempatkan di daerah di mana *trip generationnya* cukup tinggi, seperti; pusat kegiatan masyarakat, pusat rekreasi atau pusat pertokoan. Dengan menempatkan *fokal point* pada daerah-daerah tersebut, maka *fokal point* mempunyai tiga fungsi, yaitu:

- a. Sebagai penghubung dengan setiap lintasan rute
- b. Sebagai titik hubung dengan setiap lintasan rute
- c. Untuk melayani pusat kegiatan masyarakat.

Konfigurasi jaringan rute seperti ini belum ada di Indonesia. Berdasarkan pengalaman yang ada di negara-negara bagian barat, konfigurasi jaringan rute seperti ini banyak diterapkan di daerah-daerah pemukiman dipinggir kota, dimana *fokal pointnya* ditempatkannya di pusat kegiatan masyarakat yang sekaligus sebagai ujung dari *trunk routes* ke CBD. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, satu kelemahan dari konfigurasi jaringan berbentuk radial adalah sulitnya pergerakan yang terjadi antara sub-sub kegiatan yang ada di kota. Hal ini disebabkan karena orientasi lintasan rute pada konfigurasi berbentuk radial ini adalah terkonsentrasi ke CBD. Untuk mengantisipasi kelemahan dari jaringan berbentuk radial ini, dilakukan modifikasi yaitu dengan

menambah lintasan rute yang menghubungkan antara sub pusat kegiatan dan juga antar sub pusat kegiatan dengan CBD.

Keuntungan utama dari konfigurasi ini adalah lebih dimungkinkannya penumpang untuk dapat menggunakan angkutan umum dimanapun dia berada untuk berpergian kemanapun tujuannya. Tetapi perlu disadari disini bahwa akibat dari struktur jaringan yang demikian, maka perjalanan akan membutuhkan lebih banyak transfer dibandingkan dengan konfigurasi radial biasa.

2. Pembagian Zona Lalu Lintas

Pembagian zona wilayah ini terbagi menjadi 59 zona dengan 4 zona yang merupakan zona luar. Pembagian tiap zona ini umumnya merupakan kumpulan dari beberapa keluhan atau hanya satu keluhan. Penggabungan beberapa keluhan menjadi satu zona adalah untuk memudahkan analisa.

3. Pola Pergerakan Antar Zona

Pola pergerakan antar zona di dapat dengan mengambil *sample survei* dari masing-masing rumah tangga yang mewakili dari masing-masing zona dan sample dari jalan-jalan yang menghubungkan ke zona luar.

E. Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas

Kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas, dapat dilihat dari:

1. Fungsi Hukum Dalam Masyarakat

Hukum dalam masyarakat berfungsi sebagai berikut:

a. Hukum Sebagai Kaedah

Hukum adalah hasil karya manusia yang berisikan norma-norma dan aturan-aturan sebagai pedoman untuk bertingkah laku dalam masyarakat. Hukum merupakan cermin dari kehendak manusia tentang bagaimana seharusnya masyarakat itu harus dibina dan kemana harus diarahkan. Hal ini penting untuk mempertahankan kelangsungan hidup dalam suasana yang lebih baik, teratur dan tertib yang membuktikan adanya hubungan-hubungan yang serasi antara anggota masyarakat. Manusia sebagai makhluk pribadi maupun sebagai makhluk sosial di dalam kehidupannya sehari-hari selalu tidak menyadari bahwa ia telah bersikap tidak menurut pola-pola tertentu. Hal ini terjadi karena manusia sejak ia dilahirkan sudah dalam pola tertentu dan mematuhi aturan-aturan yang dicontohkan dari orang lain atau diperolehnya berdasarkan petunjuk-petunjuk yang diberikan kepadanya.

Dimana dalam suatu norma terkadang isi norma itu hanya berwujud perintah dan larangan, menurut pendapat Soerjono Soekanto, sebagai berikut:

Perintah merupakan keharusan bagi individu (*persoon*) untuk berbuat sesuatu yang akibat-akibatnya dipandang baik, sedangkan larangan merupakan keharusan bagi individu (*persoon*) untuk tidak berbuat sesuatu oleh karena akibat-akibatnya dipandang tidak baik. Norma yang berwujud aturan-aturan itu mempunyai sanksi atau tidak diikuti dengan sanksi. Apabila norma yang bersanksi ini di langgar oleh seseorang, maka ia akan mendapatkan hukuman.¹³

¹³Purnadi Purbacaraka Dan Soerjono Soekanto, *Perihal Kaedah Hukum*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 41

Kaidah atau norma dalam pergaulan hidup dibagi menjadi:

1. Norma agama,
2. Norma kesusilaan,
3. Norma kesopanan,
4. Norma hukum.

Kaedah atau petunjuk dalam hidup seperti di atas dapat dikelompokkan ke dalam 2 macam aspek kehidupannya, yaitu:

1. Aspek kehidupan pribadi,
2. Aspek kehidupan antar pribadi.

Di dalam kehidupan pribadi kita dapat menemukan kaedah atau norma bagi seseorang untuk hidup pribadi, memberikan dirinya keteguhan, menampilkan kepribadian (*personality*) yang kokoh, tidak cenderung bersifat angkuh atau egois dan perasaan rendah diri, sehingga akhirnya seseorang itu dapat menjaga keseimbangan hidup dalam masyarakat. Sedangkan dalam aspek hidup norma hukum, yang memberikan petunjuk kepada kita apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan sehingga suasana yang aman dan tertib dapat terwujud dalam masyarakat.

b. Meningkatkan Kesadaran Masyarakat Melalui Hukum

Suatu hukum hanya dapat dilaksanakan dan diterapkan dengan baik apabila dalam masyarakat terdapat struktur yang memungkinkan setiap anggota masyarakatnya mempunyai kesempatan yang sama untuk memperoleh keadilan.

Peraturan-peraturan hukum atau undang-undang merupakan pedoman bagi warga masyarakat tentang bagaimana mereka seharusnya bersikap tindak di dalam masyarakat, bahkan hukum bukan saja sebagai pedoman yang harus dibaca, dilihat atau diketahui melainkan harus dihormati, ditaati, dilaksanakan dan selanjutnya ditegakkan. Oleh karena tujuan hukum menciptakan keadilan, maka diharapkan kepada warga masyarakat dan pengusaha mentaati hukum yang berlaku. Menerapkan hukum itu ditujukan untuk mengubah perilaku anggota masyarakat, perubahan itu sendiri memerlukan kesadaran bagi setiap individu sehingga perilakunya berdampak positif. Bilamana kesadaran hukum itu telah melekat pada diri masing-masing warga masyarakat, terciptalah apa yang dinamakan kepatuhan hukum. Pada tingkat dan situasi demikian kita tidak mengenal lagi apa yang dinamakan tata atau patuh pada hukum karena suatu paksaan fisik maupun mental. Hukum tidak perlu lagi diawasi secara ketat oleh aparat penegak hukum, warga masyarakat masing-masing puas akan tindakan-tindakan penegak hukum. Namun kenyataan yang dijumpai dalam masyarakat bukan yang demikian, mereka taat dan patuh terhadap hukum bukan karena kesadaran yang datang dari diri mereka sendiri melainkan karena suatu paksaan. Apabila hal ini kita kaji secara terbuka maka ketidak patuhan terhadap hukum sebenarnya merupakan hasil atau akibat dari

mentalitas para penegak hukum, dan dapat juga terjadi karena hukumnya sendiri yang tidak adil.

2. Asas Kesadaran Hukum Dalam Pembentukan Tata Hukum

Asas yang dimaksud adalah kenyataan yang mempengaruhi penerapan hukum dalam masyarakat, serta dengan dasar ini pula hukum itu dibentuk, agar ia sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh hukum itu sendiri di dalam masyarakat. Pembentukan kaedah hukum yang demikian itulah dimaksud dengan penyediaan hukum berdasarkan asas kesadaran hukum. Unsur asas dalam pembentukan norma hukum memiliki suatu peranan yang sangat penting, karena dalam pembentukan norma hukum asas selalu melandasinya, meskipun untuk sampai kepada rumusan yang demikian ada aliran-aliran yang menentanginya artinya tidak semua orang dapat menyetujui atau menerima norma hukum itu dalam pembentukannya harus didasarkan pada asas. Dalam hal ini Mahadi berpendapat:

Pendiri aliran positivitas tidak menghiraukan peranan penting yang dimainkan oleh unsur azas. Suatu norma hukum boleh saja sesuai dengan azas, tetapi walaupun ia tidak sesuai, ia mempunyai daya laku. Yang terpenting dari aliran positivisme ialah penguasaan (kaedah hukum) oleh instansi yang berhak. Lain dengan aliran hukum lain ia mempertahankan dalil, norma hukum yang tidak sesuai dengan asas tidak boleh dianggap sebagai hukum.¹⁴

Ini disebabkan oleh karena di dalam azas terkandung pengertian bahwa, sesuatu yang mendasari, sesuatu yang dapat dijadikan alasan atau didasarkan sesuatu yang lain. Sesuatu yang lain yang dimaksud disini adalah norma hukum itu sendiri, artinya dalam pembentukan norma

¹⁴OC. Chairuddin, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, hlm. 103

hukum itu dilihat apakah ia sesuai atau bertentangan dengan bunyi, makna atau hakekat dari azas yang bersangkutan.

3. Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Sebelum memberikan penjelasan-penjelasan tentang pelanggaran-pelanggaran yang sering terjadi di lalu lintas dan angkutan jalan, penulis akan memberikan pengertian tentang pelanggaran yang diambil dari pendapat para ahli seperti yang dikemukakan oleh Soerjono Dirdjosisworo yang menyatakan bahwa:

Yang menyimpang atau melawan ketentuan yang telah dirumuskan dalam norma tersebut merupakan perbuatan tidak normal, yang mana perbuatan tersebut akan menimbulkan reaksi dari kelompok bersangkutan yang akan melimpahkan kepada si pelanggar norma¹⁵

Melihat pendapat di atas, dapat diketahui secara sederhana, bahwa pelanggaran dari ketentuan yang telah dirumuskan, dimana atas pelaku pelanggaran tersebut akan dikenakan sanksi.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut dapat berupa perbuatan menyimpang terhadap kaedah atau norma yang sudah ditentukan, seperti melanggar larangan suruhan atau kebolehan.

Demikian juga terhadap suatu peraturan lalu lintas dan angkutan jalan, pelanggaran-pelanggaran itu dapat terjadi karena tidak efektifnya oleh peraturannya sendiri yang terlalu abstrak dan rumit atau mungkin pada

¹⁵Soerdjono Dirdjosisworo, *Pokok-pokok Sosiologi Sebagai Penunjang Studi Hukum*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 90

para penegak hukum atau pada warga masyarakat sendiri atau mungkin pada ketiga-tiganya.¹⁶

Sejalan dengan hal tersebut di atas, suatu pelanggaran juga sering dipengaruhi karena adanya factor kesempatan atau peluang yang diciptakan sehingga lebih mendorong seseorang untuk melakukan pelanggaran, terutama dalam suatu peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁷

4. *Kepatuhan Hukum*

Dalam memberikan pengertian kepatuhan hukum, Soerdjono Dirdjosisworo berpendapat bahwa:

Masalah kepatuhan hukum adalah menyangkut kemampuan individu dalam menghayati aturan hukum yang dibentuk, lebih lanjut apabila tidak menghayati aturan hukum yang dibentuk, lebih lanjut apabila tidak menghayati benar kaedah yang dihadapinya akan menetapkan pilihan sikap untuk patuh atau menyeleweng dari patokan kaedah yang ada.¹⁸

Dengan adanya beberapa pendapat yang dikemukakan oleh beberapa orang ahli tentang kepatuhan hukum, seperti yang telah diuraikan tadi, maka dapat ditarik kesimpulan secara umum, bahwa kepatuhan hukum seseorang itu sangat dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal.

Faktor internal merupakan faktor yang timbul dari dalam diri manusia untuk patuh pada hukum, misalnya dengan adanya sifat benar-benar

¹⁶Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Citra Aditya, Bandung, 1989, hlm 90

¹⁷Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial*, Citra aditya, Bandung, 1991, hlm. 9

¹⁸Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Tantang Psikologi Hukum*, Alumni, Bandung, 1992, hlm. 30

menghayati aturan-aturan hukum akan lebih mendorong seseorang untuk tidak melanggar hukum atau patuh terhadap hukum.

Faktor eksternal merupakan faktor yang timbul dari luar diri seseorang, misalnya seseorang patuh terhadap hukum, karena ingin tetap menjadi bagian atau untuk menjaga keutuhan, dan lain-lain sebagainya.

Dari hal tersebut di atas, Purnadi Purbacaraka memiliki suatu pendapat dalam hal mengapa hukum itu ditaati oleh orang, yaitu:

- a. Orang takut akan sanksinya,
- b. Orang-orang hanya sekedar ikut-ikutan saja antarasatu sama yang lain. Dalam hal ini maksudnya adalah bahwa orang yang belum mentaati hukum menjadi mentaati hukum karena ikut-ikutan orang lain yang sudah mentaati hukum tersebut,
- c. Hukum itu memang selaras dengan kepentingannya,
- d. Kesadaran sendiri dari orang tersebut.¹⁹

¹⁹A. Ridwan Halim, *Pengantar Ilmu Hukum Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 141

BAB. III

PEMBAHASAN

A. Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Salah satu penyebab banyaknya kecelakaan yang terjadi juga disebabkan banyaknya jumlah penduduk disatu wilayah, semakin banyak penduduk berarti semakin banyak orang memanfaatkan jalan raya sebagai alat untuk berkomunikasi, seperti menghubungi anggota masyarakat lainnya, menjalankan aktifitas mereka sehari-hari, pergi ke kantor, ke sekolah, ke pasar dan lain sebagainya. Konsekuensinya maka akan semakin banyak jumlah kendaraan bermotor dan jumlah pejalan kaki.

Dengan meningkatnya jumlah penduduk tentu saja akan memicu peningkatan sarana transportasi baik berupa bus, oplet, taxi, sepeda motor, becak dan mobil pribadi. Terjadinya peningkatan kualitas jalan dan panjang jalan yang ada, pembuatan jalan yang baru dan meningkatkan kondisi jalan adalah salah satu cara untuk mengurangi angka kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Selain apa yang disebutkan di atas, kecelakaan lalu lintas dapat juga terjadi disebabkan akibat jalan yang rusak. Hal ini dapat di lihat dari bunyi Pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas,

- (2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagai mana disebut ayat (1) penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari bunyi Pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut di atas, dapat diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas tidak hanya terjadi akibat dari pengendara kendaraan bermotor saja, akan tetapi dapat juga terjadi akibat sarana dan prasarana jalan yang rusak.

Yang menjadi persoalan, apakah penyelenggara jalan dalam hal ini pemerintah bertanggungjawab terhadap kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak (berlubang).

Untuk mengetahui pertanggungjawaban pemerintah tersebut, maka yang perlu diperhatikan adalah sistem perumusan yang menyatakan bahwa Badan Hukum (pemerintah) itu sendiri dapat di pertanggungjawabkan dalam hukum pidana. Namun demikian untuk menjatuhkan sanksi pidana harus dapat ditentukan kesalahannya dan kesalahan mana dapat dipertanggungjawabkan kepada Badan Hukum (pemerintah) tersebut. apabila kedua syarat ini tidak dipenuhi atau tidak didapat ditentukan terhadap Badan Hukum (pemerintah), maka (pemerintah) tidak dapat dijatuhi sanksi pidana,

Seperti diketahui syarat atau prinsip umum untuk adanya kesalahan, yang ada di negara-negara *Anglo Saxon* dikenal asas *mens rea*. Namun demikian syarat umum adanya kesalahan itu menurut doktrin yang dianut di beberapa negara dapat dikecualikan untuk tindak pidana tertentu, yaitu apa yang dikenal dengan:

- (1) *Strict Liability*, dan

(2) *Vicarious Liability*.²⁰

Untuk menentukan pertanggungjawaban pidana Badan Hukum, asas kesalahan tidak lagi secara mutlak dapat diberlakukan/digunakan. Tetapi yang digunakan dalam hal ini tidak lain adalah doktrin *Strict Liability* atau *Vicarious Liability*.

Menurut doktrin *Strict Liability* (pertanggungjawaban yang ketat), seseorang sudah dapat dipertanggungjawabkan untuk tindak pidana tertentu walaupun pada diri orang itu tidak ada kesalahan (*mens rea*). Secara singkat *strict liability* diartikan sebagai *liability without fault* (pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan).²¹

Sedangkan *vicarious liability*, adalah suatu pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada seseorang atas perbuatan yang lain (*the legal responsibility of on person for the wrongful acts another*).²²

Pertanggungjawaban yang demikian ini misalnya terjadi dalam hal perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang lain itu adalah dalam ruang lingkup pekerjaan atau jabatannya. Jadi pada umumnya terbatas pada kasus-kasus yang menyangkut hubungan antara majikan dengan buruh, pembantu atau bawahannya. Dengan demikian dalam pengertian *vicarious liability*, ini walaupun seseorang tidak melakukan suatu tindak pidana dan tidak mempunyai kesalahan dalam arti yang biasa, ia masih tetap dipertanggungjawabkan.

²⁰Barda Nawawi Arief, *Masalah Pidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Kriminalitas & Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern*, Seminar Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat yang Mengalami Modernisasi, Bina Cipta, Bandung, 1982, hlm. 24

²¹Muladi & Djiwa Priyanto, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Sekolah Tinggi Hukum, Bandung, 1991, hlm. 88

²²*Ibid*, hlm. 89

Di Inggris *vicarious liability* ini hanya berlaku terhadap tindak pidana tertentu, yaitu hanya berlaku terhadap:

1. Delik-delik yang mensyaratkan kualitas,
2. Delik-delik yang mensyaratkan adanya hubungan antara buruh dan majikan.²³

Dalam hukum pidana Indonesia penerapan *stict liability* ini sebenarnya ada dilaksanakan, terutama sekali jelas terlihat dalam penerapan peraturan di bidang lalu lintas. Tanpa dilihat apapun bentuk kesalahannya, karena telah melakukan suatu pelanggaran lalu lintas, maka pelanggar harus bertanggungjawab.²⁴ Sedangkan penerapan *vicarious liability* di Indonesia baru terdapat dalam hukum perdata, dimana seseorang tidak saja bertanggungjawab karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan-perbuatan orang lain yang menjadi tanggungjawabnya.

Selanjutnya apakah alasan-alasan penghapusan pidana yang umumnya berlaku kepada seseorang (manusia) juga dapat diberlakukan bagi badan hukum. Sebagaimana dijelaskan pada bagian terdahulu, bahwa alasan pembenar dan pemaaf. Dari kedua ini terlihat bahwa alasan penghapusan pidana itu bersifat kejiwaan pada manusia pribadi, yang tidak mungkin dimiliki oleh badan hukum. Dengan demikian alasan yang digunakan badan hukum adalah dengan cara kembali kepada undang-undang yang mengatur atas menyatakan bahwa suatu badan hukum itu dapat dituntut atau dijatuhi sanksi pidana, atau kembali kepada

²³*Ibid*, hlm. 90

²⁴Loebby Loqman, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, Makalah, FH-Universitas Pancasila, Jakarta, 1991, hlm. 6

ajaran atau teori yang mengatur tentang hal tersebut. dari ajaran atau teori inilah dicari alasan-alasan yang dapat dipergunakan oleh badan hukum.

Jika alasannya bertitik tolak pada ajaran/doktrin *vicarious liability*, maka masalahnya akan dapat diselesaikan. Sebab pada doktrin *vicarious liability* ini, syarat pertanggungjawaban badan hukum adalah berdasarkan adanya hubungan kerja atau pekerjaan yang dilakukan seseorang itu masih dalam ruang lingkup usaha dari badan hukum itu. Dengan demikian alasan yang dapat diajukan oleh badan hukum untuk mendapatkan pengecualian atau penghapusan pidana adalah didasarkan kepada tidak adanya hubungan kerja atau pekerjaan itu dilakukan seseorang diluar ruang lingkup usaha dari badan hukum tersebut.

Penghapusan pidana yang didasarkan pada alasan tidak adanya hubungan kerja, misalnya seorang karyawan yang melakukan pekerjaan (tindak pidana). Di luar jam kerja yang telah disepakati antara perusahaan dengan karyawan sebelumnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan, atau karyawan tersebut sudah dipecat atau diberhentikan oleh perusahaan sebelum melakukan atau terjadinya suatu tindak pidana. Sedangkan penghapusan pidana yang didasarkan pada alasan pekerjaan yang dilakukan seseorang di luar dari ruang lingkup usaha badan hukum, misalnya seorang sopir (truk) perusahaan angkutan sayur-mayur yang disuruh perusahaan untuk membawa (daun) ganja. Maka badan hukum tidak dapat dituntut pertanggungjawaban pidananya sebagai turut melakukan tindak pidana (membawa daun ganja).

Jika alasannya bertitik tolak dari pandangan doktrin *strick liability*, alasan penghapusan pidana tidak dapat diberlakukan terhadap badan hukum. Sebab

dalam doktrin *strict liability* ini hanya disyaratkan adanya suatu pertanggungjawaban atas terjadinya suatu tindak pidana, tanpa memperhatikan bentuk dari kesalahan si pelaku tindak pidana tersebut. jadi tidak dipersoalkan apakah karena terpaksa atau dalam keadaan darurat dan lain sebagainya, yang penting sudah memenuhi unsur melawan hukum dari suatu peraturan perundangan-undangan (pidana).

Dari apa yang telah diuraikan di atas, jika dihubungkan dengan permasalahan di dalam skripsi ini, maka jelas bahwa pemerintah bertanggungjawab terhadap kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak sebagaimana ketentuan Pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi:

- (1) Penyelenggaraan jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas,
- (2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari bunyi Pasal 24 tersebut di atas, jelaskan bahwa pemerintah tersebut telah memenuhi perbuatan yang bersifat melawan hukum, karena tidak segera memperbaiki jalan rusak sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan.

B. Sanksi Pidana Terhadap Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Di dalam suatu tindakan pelanggaran yang dilakukan, mempunyai dampak yang negatif yang bisa merugikan diri sendiri dan juga orang lain. Maka dari itulah untuk mengantisipasi suatu pelanggaran agar tidak terjadi, pemerintah membuat suatu penetapan yang memberikan suatu ketegasan hukum yang berupa sanksi atau hukuman bagi mereka yang melanggar agar dapat memberikan efek jera kepada pelaku tindak pelanggaran.

Dengan demikian perlu adanya penanggulangan untuk mengantisipasi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas tersebut di atas, yaitu dengan cara melakukan tindakan sesuai dengan prosedur penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Di dalam prosedur penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas tidak memerlukan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) melainkan dengan menggunakan formulir yang disebut Bukti Pelanggaran Lalu Lintas tertentu disingkat dengan Tilang (Pasal 212 KUHP). sistem tilang ini disebut *Tiket System* karena penyelesaian dari awal sampai akhir menggunakan surat-surat isian atau formulir tilang inilah.

Adapun caranya adalah dengan mengisi formulir bukti pelanggaran lalu lintas tertentu (tilang) oleh aparat penegak hukum (Polantas) dan ditanda tangani oleh si pelanggar, setelah itu oleh petugas tilang tersebut dilimpahkan ke kejaksaan negeri dan kejaksaan negeri langsung ke pengadilan negeri untuk disidangkan.

Selanjutnya, sanksi pidana yang dijatuhkan terhadap pelaku yang melakukan pelanggaran lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, ancaman hukumannya masih tetap berpedoman dan berdasarkan Pasal 10 Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yang terdiri dari:

1. Pidana Pokok, yaitu:
 - a. Pidana Mati
 - b. Pidana Penjara
 - c. Pidana Kurungan
 - d. Pidana Denda
2. Pidana Tambahan, yaitu:
 - a. Pencabutan Hak Tertentu
 - b. Perampasan Barang-barang Tertentu
 - c. Pengumuman Putusan Hakim.

Sanksi pidana tersebut di atas, dijatuhkan bagi seseorang yang melakukan pelanggaran ataupun tindak kejahatan yang bertentangan dengan peraturan-peraturan yang ada di dalam KUHP.

Penjatuhan hukuman tersebut telah mempunyai kekuatan hukum tetap apabila telah menadapat keputusan dari hakim di dalam suatu sidang pengadilan.

Di dalam pemeriksaan di sidang pengadilan, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam KUHAP ada tiga macam acara pemeriksaan, yaitu:

1. Acara Pemeriksaan Biasa

Acara pemeriksaan biasa diatur dalam Bab XVI Pasal 152-202 KUHP. Ketua Pengadilan Negeri berkewajiban mempelajari berkas perkara yang dilimpahkan oleh Penuntut Umum. Apabila ketua Pengadilan Negeri berpendapat bahwa perkara yang dilimpahkan Penuntut umum tidak termasuk wewenang pengadilan yang dilimpahkannya, maka akan diambil tindakan sebagai berikut:

- a. Menyerahkan surat pelimpahan perkara tersebut kepada Pengadilan Negeri lain yang dianggap berwenang mengadilinya dengan surat penetapan dan membuat alasannya.
- b. Menyerahkan kembali surat pelimpahan perkara tersebut kepada Penuntut Umum yang selanjutnya kejaksaan negeri di tempat pengadilan negeri yang tercantum dalam surat penetapan. Apabila Penuntut Umum berkeberatan terhadap surat penetapan Pengadilan Negeri, Penuntut Umum dalam waktu tujuh (7) hari mengajukan perlawanan ke Pengadilan Tinggi.

2. Acara Pemeriksaan Singkat

Yang dimaksud dengan acara pemeriksaan singkat adalah acara pemeriksaan yang menurut Penuntut Umum pembuktiannya mudah dan sederhana. Dalam acara pemeriksaan singkat ini Penuntut Umum tidak hanya menerima berkas dari penyidik, tetapi juga secara langsung menerima dari penyidik pembantu.

3. Acara Pemeriksaan Cepat

Acara pemeriksaan cepat di bagi menjadi dua (2), yaitu:

a. Acara pemeriksaan tindak pidana ringan

Acara pemeriksaan tindak pidana ringan adalah acara pemeriksaan perkara pidana yang diancam dengan pidana penjara atau kurungan paling lama tiga bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp 7. 500,00 dan penghinaan ringan (Pasal 205 ayat 1). Dalam acara pemeriksaan tindak pidana ringan antara lain ditentukan bahwa pengadilan mengadili dengan hakim tunggal pada tingkat pertama dan terakhir, kecuali dalam hal dijatuhkan pidana perampasan kepada terdakwa dapat dimintakan banding.

b. Acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas

Yang dimaksud dengan acara pemeriksaan lalu lintas jalan adalah perkara pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam acara pemeriksaan perkara ini, tidak memerlukan Berita Acara Pemeriksaan (BAP), melainkan penyidik hanya mengirimkan catatan dengan segera ke pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan sidang pertama, berikut setelah catatan-catatan tersebut diserahkan ke pengadilan.

Dalam prektek terdakwa dapat mengajukan perlawanan dalam waktu tujuh (7) hari setelah putusan diucapkkan. Jika putusan setelah mengajukan perlawanan tetap berupa pidana dimana perampasan kemerdekaan, maka terhadap putusan tersebut terdakwa dapat mengajukan banding.

Mengenai penggolongan dan penanganan perkara kecelakaan lalu lintas, dapat dilihat di dalam Pasal 229 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan lalu lintas ringan
 - b. Kecelakaan lalu lintas sedang, atau
 - c. Kecelakaan lalu lintas berat.
- (2) Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.

Selanjutnya sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat dilihat dari ketentuan Pasal 310, yang berbunyi sebagai berikut:

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

- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

Dari apa yang telah diuraikan di atas, dapat diketahui bahwa sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya orang lain menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah: sesuai dengan ketentuan Pasal 310 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah Pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp 12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

BAB. IV

P E N U T U P

Berdasarkan uraian pada bab-bab terdahulu, terutama yang ada sangkut pautnya dengan permasalahan, maka dapat ditarik kesimpulan dan saran-saran sebagai berikut:

A. Kesimpulan

1. Tanggungjawab pemerintah terhadap jalan yang rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah: wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan, pemerintah wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan.
2. Sanksi pidana terhadap pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah:
 - a. Dalam hal korban luka ringan, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp 12.000.000,-
 - b. Dalam hal korban luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,-
 - c. Dalam hal korban meninggal dunia, pelaku dipidana penjara paling lama 5 tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,-

- d. Terhadap pemerintah yang tidak memberikan tanda atau rambu padajalan yang rusak, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak 1.500.000,-.

B. Saran-saran

1. Kiranya tanggungjawab terhadap jalan yang rusak tidak hanya sebatas segera memperbaiki jalan yang rusak saja, akan tetapi lebih dari itu dikenakan sanksi administratif terhadap instansi yang paling bertanggungjawab terhadap lalu lintas dan angkutan jalan
2. Kiranya penerapan sanksi terhadap pemerintah yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak dapat diperberat lagi, tidak hanya menggunakan ancaman pidana Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 , tapi juga dapat diterapkan KUHP, agar mempunyai efek jera.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku:

- Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986
- A. Ridwan Halim, *Pengantar Ilmu Hukum Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1997
- Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997
- Barda Nawawi Arief, *Masalah Pemidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Kriminalitas & Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern*, Seminar Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat yang Mengalami Modernisasi, Bina Cipta, Bandung, 1982
- Djunaidi Maskat. H, *Pengetahuan Praktis Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Sibaya, Bandung, 1998
- Imam Sudiyat, *Pengantar Hukum Adat Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1981
- Joko Prakoso dan Nurwahid, *Studi Tentang Pendapat-pendapat Mengenai Efektivitas Pidana Mati di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984
- Karni, *Ringkasan Tentang Hukum Pidana*, Balai Buku Indonesia, Jakarta, 1950
- Loebby Luqman, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, FH-Universitas Pancasila, 1991
- Muladi & Djiwa Priyanto, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Sekolah Tinggi Hukum, Bandung, 1991
- M. Adrian A, *Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Luar Sistem Peradilan Pidana di Kota Palembang*, Tesis, Program Pascasarjana, Universitas Sriwijaya, Palembang, 2002
- M. Dahlan Al-Barry, *Kamus Modern Bahasa Indonesia*, Arloka, Yogyakarta, 1994
- OC. Chairuddin, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991
- Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, *Perihal Kaedah Hukum*, Alumni, Bandung, 1982

Soerdjono Dirdjosisworo, *Pokok-pokok Sosiologi Sebagai Penunjang Studi Hukum*, Alumni, Bandung, 1982

-----, Pengantar Tentang Psikologi Hukum, Alumni, Bandung, 1992

Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982

-----, Suatu Tinjauan Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial, Citra Aditya, Bandung, 1991

Peraturan Perundang-undangan:

Kitab Undang-undang Hukum Pidana

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



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

KARTU AKTIVITAS BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA MAHASISWA
LUCKY PRANATA

PEMBIMBING
RENY OKPRIANTI, SH., M.Hum

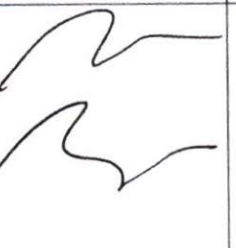
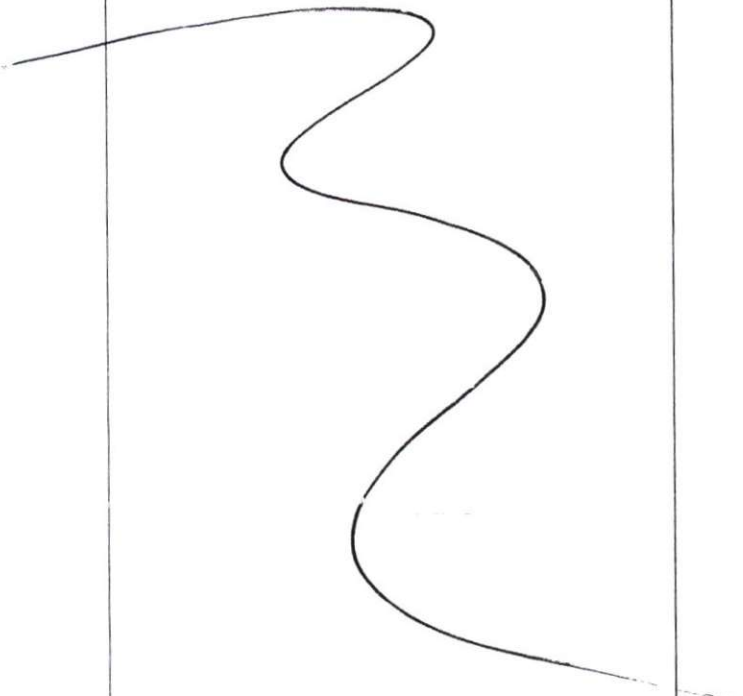
NOMOR INDUK MAHASISWA
50 2013 426

PROGRAM STUDI
ILMU HUKUM

PROG. KEKHUSUSAN
HUKUM PIDANA

JUDUL SKRIPSI
TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH YANG TIDAK MEMPERBAIKI JALAN
RUSAK YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS

KONSULTASI KE	MATERI YANG DIBIMBINGKAN	PARAF PEMBIMBING	KET
I Oct 2016	Out do		
II Okt 2016	Konsultasi I		
III Okt 2016	ke be I		
IV Nov 16	Konsultasi II		
V Nov 16	ke be II		
VI Des 16	Konsultasi III s.d IV		
VII Jan 17	ke be III s.d IV		

KONSULTASI KE	MATERI YANG DIBIMBINGKAN	PARAF PEMBIMBING	KET
<p>VIII 17 — IX 17</p>	<p>Konsep Akademi Ade Lina</p>		
			

DIKELUARKAN DI PALEMBANG
PADA TANGGAL :

KETUA Prodi Ilmu Hukum,

AN



MULYADI TANZILI, SH., M.H

CATATAN
MOHON DIBERI WAKTU
MENYELESAIKAN SKRIPSI
BULAN SEJAK TANGGAL
DIKELUARKAN DITETAPKAN

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

Lampiran : Outline Skripsi
Perihal : Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi
Kepada : Yth. Bapak Mulyadi Tanzili, SH., MH
Ketua Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum UMP
di –
Palembang.


Assalamu'alaikum Wr. Wb
Saya yang bertandatangan di bawah ini:
Nama : Lucky Pranata
Nim : 50 2013 426
Program Kekhususan : Hukum Pidana

Pada semester Ganjil kuliah 2016/2017 sudah menyelesaikan beban study yang meliputi MPK, MKK, MKB, MPB, MBB, (145 sks).

Dengan ini mengajukan permohonan untuk Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi dengan judul: "Tanggungjawab pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Kajian Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)"

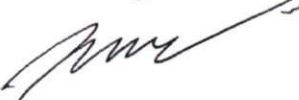
Demikianlah atas perkenannya diucapkan terima kasih.
Wassalam.

Palembang, 26 September 2016
Pemohon,


Lucky Pranata

Rekomendasi PA, Ybs:

Pembimbing Akademik,



Hj. Eni Suarti, SH., MH

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM**

REKOMENDASI DAN PEMBIMBING SKRIPSI

Nama : Lucky Pranata
Nim : 50 2013 426
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Tanggungjawab pemerintah yang tidak memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Kajian: Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

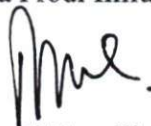
I. Rekomendasi Ketua Prodi Ilmu Hukum

a. Rekomendasi

b. Usulan Pembimbing

: 1. RENY OKPRIANTI, SH., M.HUM.
2.

Palembang, 30 September 2016
Ketua Prodi Ilmu Hukum



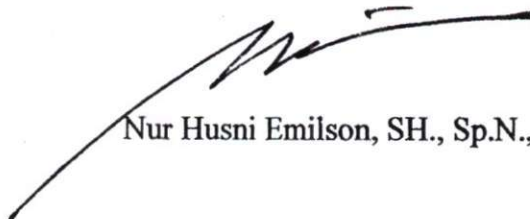
Mulyadi Tanzili, SH., M.H

II. Penetapan Pembimbing Skripsi Oleh Wakil Dekan. I

1. RENY OKPRIANTI, SH., M.HUM.

2.

Palembang, 30 September 2016
Wakil Dekan. I,



Nur Husni Emilson, SH., Sp.N., MH