
TINDAK PIDANA LALU LINTAS ATAS TABRAK LARI DIHUBUNGKAN DENGAN PASAL 312 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

AGUS SETIAWAN

Alumni Fakultas Hukum Universitas Subang
e-mail : agussetiawan@yahoo.com

Abstract

Setting the crime of traffic on hit-and-run in relation to Article 312 of Laws No. 22 of 2009 on Road Traffic and Road Transport addressed to every driver of a motor vehicle involved in a traffic accident, is obliged to stop the vehicle dikemudikannya, provide aid to the victims, reported the accident to the nearest Indonesian Police, and provide information related to accidents. Criminal system to conduct hit-and-run in relation to Article 312 of Laws No. 22 of 2009 on Road Traffic and Road Transport formulated alternatives, namely imprisonment for three (3) years or a maximum fine of Rp. Rp75,000,000.00 (seventy five million rupiah).

Kata Kunci : Tindak Pidana - Lalu Lintas - Tabrak lari.

C. Pendahuluan

Lalu lintas merupakan sarana penting yang bersifat umum yang tidak dapat ditinggalkan. Tabrak lari merupakan bagian dari kecelakaan lalu lintas, dimana pelaku atau orang yang terlibat kecelakaan melarikan diri. Tabrak lari tergolong sebagai tindak kejahatan, karena tindakan tersebut merugikan masyarakat umum, terutama bagi pengguna jalan. Berkaitan dengan itu, tabrak lari telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sebagai tindak kejahatan. Peristiwa mengenai lalu lintas sekarang adalah adanya ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dengan fasilitas jalan yang ada, terutama mengenai perluasan jaringan jalan raya. Sehingga menimbulkan ketimpangan yang secara langsung menghambat aktivitas manusia, seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan lalu lintas seakan-akan tidak dapat dihindari, karena dari tahun ke tahun terus meningkat.

Fakta di atas menunjukkan, bahwa masih banyak terjadi kekurangan mengenai fasilitas dan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Tidak disiplin dalam berkendara juga menunjukkan bahwa tidak ada etika baik, padahal pemicu terjadinya kecelakaan adalah runtuhnya etika dalam berkendara. Seperti, yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di antaranya dalam Pasal 106, yang mengharuskan pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan penuh konsentrasi, mengutamakan pejalan kaki, mematuhi ketentuan teknis, menggunakan sabuk pengaman. Kemudian Pasal 107, tentang penggunaan lampu utama yang harus dinyalakan baik di malam hari maupun di siang hari. Tidak dipungkiri kondisi tersebut akan menambah panjang rentetan jumlah kecelakaan.

Pada dasarnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diciptakan guna menghormati dan melindungi kepentingan umum yang harus dilindungi adalah setiap kepentingan yang dapat mempertahankan kepentingan dari masyarakat tanpa gangguan, sedangkan kepentingan hukum dapat diperinci dalam 3 (tiga) jenis, yaitu : kepentingan hukum perseorangan, kepentingan hukum masyarakat dan kepentingan hukum negara.⁷¹ Suatu kepentingan hukum itu baru dapat dilindungi sebagai kepentingan hukum perseorangan apabila kepentingan hukum tersebut juga merupakan kepentingan hukum masyarakat. Atas dasar kepentingan tersebut, maka Buku II KUHP mengenal beberapa tindak pidana yang diatur di dalam pasal-pasalanya. Salah satu tindak pidana yang diatur dalam Buku II KUHP adalah tindak pidana yang disebabkan karena menempatkan atau membiarkan seorang dalam keadaan sengsara, padahal menurut hukum yang berlaku baginya atau karena persetujuan dia wajib memberi kehidupan, perawatan atau pemeliharaan kepada orang itu sebagaimana diatur dalam Pasal 304 KUHP. Perbuatan yang diatur dalam Pasal 304 KUHP dikualifikasi sebagai tindak pidana dan diancam dengan sanksi pidana dengan sistem perumusan sanksi yang bersifat alternatif berupa pidana pokok, yaitu pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun 8 (delapan) bulan. Oleh karena itu, sebagai konsekuensi yuridisnya pelaku tindak pidana Pasal 304 KUHP harus dikenakan sanksi pidana pokok, yaitu pidana penjara.

Seiring dengan perkembangan hukum pidana, pengaturan tentang tindak pidana yang disebabkan karena menempatkan atau membiarkan seorang dalam keadaan sengsara, padahal menurut hukum yang berlaku baginya atau karena persetujuan dia wajib memberi kehidupan, perawatan atau pemeliharaan kepada orang itu dalam praktiknya sekarang diatur di luar KUHP, yaitu tercantum dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan tahap penetapan kebijakan pembuat undang-undang yang kemudian diterapkan pada contoh kasus di wilayah hukum Pengadilan Negeri Subang yang telah menerima, memeriksa, dan memberikan putusan kepada terdakwa Fahrurrosi bin Sahidin dengan pidana 6 (enam) bulan melalui Putusan Nomor : 179/Pid.B/2010/PN.Sbg. Terpidana Fahrurrosi bin Sahidin dinyatakan bersalah secara sah dan menyakinkan melanggar Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, karena mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara.

⁷¹ Moch. Anwar, H.A.K., *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II) Jilid 1*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hlm. 1-3.

B. Pembahasan

1. Pengaturan Tindak Pidana Lalu Lintas atas Tabrak Lari dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas merupakan alat rekayasa yang berkaitan erat dengan transportasi. Transportasi merupakan sarana vital karena selain sebagai alat dalam roda perekonomian, transportasi juga dapat dijadikan sebagai alat pemersatu dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara,⁷² karena dengan adanya transportasi daerah pelosok dapat dijangkau. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan angkutan jalan, terlebih pada waktu-waktu tertentu, Seperti ketika akhir pekan, libur sekolah, dan ketika mudik hari raya *idul fitri* yang telah menjadi tradisi. Peristiwa mengenai lalu lintas sekarang adalah adanya ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dengan fasilitas jalan yang ada, terutama mengenai perluasan jaringan jalan raya.⁷³ Sehingga menimbulkan ketimpangan yang secara langsung menghambat aktivitas manusia, seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan lalu lintas seakan-akan tidak dapat dihindari, karena dari tahun ke tahun terus meningkat, seperti pada peristiwa mudik tahun 2011 yang mengalami peningkatan jika dibandingkan pada tahun 2010.⁷⁴

Fakta di atas menunjukkan bahwa masih banyak terjadi kekurangan mengenai fasilitas dan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Tidak disiplin dalam berkendara juga menunjukkan bahwa tidak ada etika baik, padahal pemicu terjadinya kecelakaan adalah runtuhnya etika dalam berkendara.⁸ Seperti, yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di antaranya dalam Pasal 106, yang mengharuskan pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan penuh konsentrasi, mengutamakan pejalan kaki, mematuhi ketentuan teknis, menggunakan sabuk pengaman. Kemudian Pasal 107 tentang penggunaan lampu utama yang harus dinyalakan baik di malam hari maupun di siang hari.⁷⁵ Tidak dipungkiri kondisi tersebut akan menambah panjang rentetan jumlah kecelakaan.

Sejalan dengan hal itu, yang menjadi perhatian penulis adalah ketika terjadi kecelakaan lalu lintas pelaku tidak bertanggung jawab, dengan membiarkan korban begitu saja tanpa menghentikan kendaraannya, atau tabrak lari. Tabrak lari adalah peristiwa tabrakan yang menabrak meninggalkan korbannya. Perbuatan tersebut merupakan tindakan pengecut, amoral dan tidak manusiawi. Karena di saat korban membutuhkan pertolongan, pelaku meninggalkan korban begitu saja, padahal korban dalam keadaan luka, baik berat atau pun ringan, hingga meninggal dunia. Tabrak lari juga merupakan tindakan yang mengabaikan nilai-nilai kemanusiaan sebagai makhluk yang bermoral. Salah satu dari nilai moral adalah mengenai pribadi manusia yang bertanggung jawab. Mengenai hal ini sikap tolong-menolong merupakan nilai yang harus di formalkan. Pasalnya selain menabrak korban pelaku juga meninggalkannya, mengingat korban merupakan seseorang yang perlu mendapatkan pertolongan. Tabrak lari digolongkan sebagai tindak kejahatan, sebagaimana Pasal 316 ayat (2) Undang-

⁷² Soerjono Soekanto (ed.), *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Rajawali, Jakarta, 1984, hlm. 21.

⁷³ *Ibid.*, hlm. 2.

⁷⁴ <http://nasional.kompas.com/read/2011/09/08/17190730/>, diakses 22 Nopember 2013, jam 15 : 08 WIB.

⁷⁵ Toto Suprpto, *Keprihatinan Etika Berlalu Lintas*, dalam Suara Merdeka, Semarang, 19 September 2011, hlm. 7.

Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai berikut : “Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan”. Kejahatan merupakan tindakan yang dilarang dalam suatu masyarakat. Jika dalam konteks kenegaraan, perbuatan tersebut tergolong sebagai perbuatan yang telah dikriminalisasikan oleh penyelenggara negara, dalam bentuk aturan yang tertulis maupun tak tertulis, demi melindungi hak-hak rakyatnya atau kepentingan publik di atas kepentingan privat.⁷⁶ Sehingga jika ada seseorang yang melakukan kejahatan akan mendapat sanksi hukum. Hukuman yang diberikan bertujuan untuk membuat jera pelaku dan masyarakat merasa nyaman dan aman dari ancaman-ancaman tindak kejahatan.

Kejahatan mengenai tabrak lari sering terjadi, apalagi jika terjadi di tempat yang memungkinkan untuk melarikan diri, seperti di tempat sepi. Atau dapat terjadi karena pelaku takut berurusan dengan hukum atau takut dihajar masa.²⁶ Namun atas dasar apa pun tabrak lari merupakan kejahatan, sebagaimana Pasal 316 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang telah disebutkan di atas. Pasal tersebut berhubungan dengan pasal 231 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang menyebutkan bahwa, “pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas, wajib : a. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya, b. Memberikan pertolongan kepada korban, c. Melaporkan kecelakaan kepada kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat, dan d. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan”.

Perbuatan kelalaian yang mengakibatkan korban tersebut bersamaan dengan perbuatan yang tidak bertanggung jawab, yakni meninggalkan korban atau melarikan diri sebagaimana dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai berikut :

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000, (tujuh puluh lima juta rupiah)”.

Hal tersebut menunjukkan bahwa kelalaian hanya merupakan salah satu unsur dari tabrak lari. Kemudian lari merupakan unsur dari kesengajaan, yakni mengabaikan tanggung jawab setelah terjadinya kecelakaan. Sehingga tidak dapat disebut tabrak lari jika tidak terdapat unsur lalai sebagai perwujudan dari kecelakaan, dan melarikan diri. Terdapat kata “dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik Indonesia terdekat ...” dalam Pasal 312 di atas. Kata tersebut secara tegas menyebutkan apabila perbuatan tersebut dilakukan merupakan tindak kejahatan tabrak lari. Ketentuan tersebut menjadi dasar apabila pengendara yang terlibat kecelakaan tidak berhenti, tidak menolong korban, atau tidak melapor kepada pihak kepolisian maka perbuatan pengemudi tersebut adalah tabrak lari.

⁷⁶ Andre Ata Ujan, *Filsafat Hukum, Membangaun Hukum Membela Keadilan*, Kanisius, Yogyakarta, 2009, hlm. 98-99.

Mengenai seseorang yang perlu ditolong, sebelum diundangkannya Undang-Undang Lalu Lintas telah ada ketentuan yang mengaturnya, yakni dalam Pasal 531 KUHP sebagai berikut :

“Barang siapa ketika menyaksikan bahwa ada orang yang sedang menghadapi maut, tidak memberi pertolongan yang dapat diberikan padanya tanpa selayaknya menimbulkan bahaya bagi dirinya atau orang lain, diancam, jika kemudian orang itu meninggal, dengan kurungan paling lama tiga bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah”.

Kemudian yang berhubungan dengan lalu lintas dipertegas dengan hadirnya Pasal 312 mengenai tabrak lari sebagaimana di atas. Berbagai kecaman dari berbagai pihak mengenai tabrak lari, menjadikan pihak yang berwajib tidak tinggal diam. Mereka mengadakan penyelidikan dan penyidikan guna menemukan pelaku dan mengumpulkan bukti-bukti yang ada. Khususnya tabrak lari, merupakan kasus yang harus diungkap, sehingga dapat diketahui apakah perbuatan tersebut merupakan perbuatan yang tergolong sebagai tabrak lari saja atau terdapat motif lain, seperti pembunuhan berencana dengan menggunakan modus tabrak lari. Penyelidikan dan Penyidikan yang dilakukan guna mengungkap peristiwa tabrak lari oleh pihak kepolisian dan pejabat yang berwenang telah sedemikian rupa, seperti yang telah disebutkan dalam bab sebelumnya yakni dengan adanya pembahasan tersendiri dalam pengungkapannya. Mulai dari tindakan pertama di TKP seperti, meneliti bukti-bukti, mengadakan pemotretan, mencari arah larinya kendaraan atau pelaku. Hingga kepada tindak lanjut seperti, menginformasikan kepada unit-unit lain, melakukan pemeriksaan ke tempat-tempat yang digunakan untuk mengubah identitas.

Berkaitan dengan penyelidikan dan penyidikan, maka dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berhubungan dengan tabrak lari menyebutkan : “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas ...”. Siapa saja yang terlibat kecelakaan di jalan raya, dengan kata lain manusia sebagai subyek hukum. “... dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik Indonesia terdekat...”. Merupakan ketentuan yang mewajibkan bagi pengendara yang terlibat kecelakaan untuk berhenti, hal ini merupakan kepentingan penyidik guna menemukan pelakunya.

Sering kali ketika penyidik belum menemukan atau mengetahui jenis tindak pidana, dijawab dengan “masih dalam penyidikan”. Penyidik pasti menanyakan kepada pelaku dan korban mengenai hubungan antara keduanya, apakah sudah saling mengenal atau belum. Pertanyaan tersebut merupakan pertanyaan mendasar guna mengetahui motif yang sesungguhnya.¹⁰¹ Ketika hasil penyelidikan dan penyidikan menunjukkan bahwa kecelakaan yang terjadi adalah perbuatan kesengajaan dan telah direncanakan. Maka hukumannya akan lebih berat, karena korban ditabrak dengan sengaja. Jika sebagaimana di atas bukan tergolong sebagai tabrak lari, melainkan pembunuhan berencana yang menggunakan alat berupa kendaraan bermotor, yang mana dalam tindakan tersebut murni kesengajaan sebagaimana juga diatur dalam Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sebagai berikut :

“(1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000.

- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan kendaraan dan /atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00.
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan /atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 8.000.000,00.
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00.
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00.

Berbeda halnya dengan tabrak lari yang mengandung unsur kelalaian dan kesengajaan. Kelalaian atau kealpaan sendiri merupakan sikap yang kurang hati-hati,⁷⁷ tertuang dalam terjadinya peristiwa kecelakaan sebagaimana paragraf pertama di atas, sehingga mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Kealpaan diantaranya diatur dalam Pasal 359 KUHP, disebutkan, bahwa : “Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.

Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai hukum formal telah mengatur mengenai ketentuan tabrak lari, namun tidak hanya dari ketentuan tersebut tabrak lari dapat dilihat. Terkait dengan penyelidikan dan penyidikan yang dikembangkan penyidik terhadap setiap peristiwa tabrak lari, selain ketentuan di atas ada kondisi tertentu dimana kondisi tersebut dijadikan sebagai peristiwa tabrak lari. Yakni ketika penyidik datang ke Tempat Kejadian Perkara (TKP) pelaku dan saksi tidak ada. Kemudian dari hasil survei bersama yang dilakukan antara pihak kepolisian dan Jasa Raharja, yang menunjukkan bahwa peristiwa tersebut adalah tabrak lari. Ketentuan formal di atas yang tertuang dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak akan berbicara banyak tanpa adanya proses penyelidikan dan penyidikan. Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 hanya memuat ketentuan-ketentuan pada tahap awal saja, yang mana masih memerlukan penyelidikan dan penyidikan guna dibuktikan apakah suatu kecelakaan yang terjadi benar-benar tabrak lari. Sehingga dalam redaksi pasal tersebut menggunakan kata “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas...”, bukan “seseorang yang menabrak...” misalnya, atau sebagainya.

Terlepas dari penyelidikan dan penyidikan, tabrak lari merupakan tindakan amoral, sebagaimana pembahasan sebelumnya. Mengenai hal ini tabrak lari dapat digolongkan sebagai perbuatan kejahatan, sebagaimana Pasal 316 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Tabrak lari pada mulanya adalah tindak pelanggaran yang mengakibatkan ruginya seseorang.¹⁰⁶ Yakni menabrak karena kelalaian, yang mana perbuatan tersebut tidak diinginkan oleh pelaku atau tidak ada niat untuk melakukan.

⁷⁷ Sudarto, *Hukum Pidana I*, Fakultas Hukum UNDIP, Semarang, 1987, hlm. 125.

Sebagaimana seperti ketentuan mengenai kelalaian berkendara di atas, kemudian terdapat unsur kesengajaan yang merupakan bagian dari unsur tabrak lari, yakni pengemudi tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong, tidak melapor ke polisi terdekat, sebagaimana Pasal 312 di atas. Dari penjelasan di atas tabrak lari dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diatur secara terpisah, yakni kelalaian yang menyebabkan kecelakaan diatur dalam pasal 310 dan tindakan melarikan diri dalam Pasal 312. Demikian dapat dikatakan bahwa tabrak lari merupakan perbarengan tindak pidana (*Concurcus*)¹⁰⁷, yang mana melanggar Pasal 310 mengenai kelalaian dalam berkendara, kemudian melanggar Pasal 312, yakni meninggalkan korbannya atau tidak melapor ke Kepolisian terdekat. Mengenai *Concurcus* dari tindakan tabrak lari tergolong sebagai *Concurcus* realis, karena terdapat dua kejadian, yakni menabrak dan meninggalkan korban.

4. Sistem Pemidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Tabrak Lari Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, maka sanksi pidana yang dapat dikenakan terhadap pelaku tindak pidana tabrak lari dirumuskan bersifat *alternatif*, dikatakan *alternatif* apabila terhadap pelaku tindak pidana yang melanggar Pasal 312 dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dengan rumusan sanksi pidananya secara alternatif dengan dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000, (tujuh puluh lima juta rupiah).

Menyimak isi ketentuan pidana dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penetapan pidana penjara dan denda merupakan kategori jenis pidana perampasan kemerdekaan, yang mana penetapan dan perumusannya jelas sangat sederhana, karena selama ini tindak pidana digolongkan dalam bentuk kejahatan dan pelanggaran, dan untuk pidana perampasan kemerdekaan dibedakan antara pidana penjara dan pidana kurungan. Di samping itu, dalam sistem yang sekarang tidak semua tindak pidana kejahatan diancam dengan pidana penjara. Ada tindak pidana yang hanya diancam dengan pidana kurungan atau denda, baik dirumuskan secara tunggal maupun alternatif. Sebaliknya, ada tindak pidana pelanggaran yang diancam dengan pidana penjara, namun demikian beberapa kemungkinan dapat terjadi :⁷⁸

- a. Pidana penjara diancam terhadap semua tindak pidana, baik berupa kejahatan maupun pelanggaran yang selama ini diancam dengan pidana penjara atau pidana kurungan. Kemungkinan pertama ini mengandung konsekuensi. Dengan demikian banyaknya delik yang diancam dengan pidana penjara. Hal ini merupakan kecenderungan masa kini yang ingin mengembangkan kebijaksanaan selektif dan limitatif dalam menggunakan pidana penjara sebagai salah satu sarana penanggulangan kejahatan.
- b. Pidana penjara hanya diancamkan terhadap tindak pidana yang selama ini dipandang sebagai kejahatan dan diancam dengan pidana penjara, sedangkan untuk tindak pidana pelanggaran dilakukan seleksi kembali, mana yang perlu diancam dengan pidana penjara. Kemungkinan kedua ini menguntungkan dilihat

⁷⁸ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hlm. 56.

dari kebijaksanaan untuk melakukan “penghematan pidana penjara”. Namun, mengandung masalah antara lain apakah tindak pidana yang selama ini telah dinyatakan sebagai kejahatan, secara begitu saja diterima atau dipandang sebagai perbuatan yang jelas akan menimbulkan masalah yang sulit berkaitan dengan kriteria kejahatan.

- c. Kemungkinan ketiga yang paling praktis ialah mencantumkan pidana penjara dalam setiap perumusan delik dengan selalu dialternatifkan dengan jenis pidana lainnya.

Terhadap beberapa kemungkinan di atas, jika dihubungkan dengan tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat masuk kepada kemungkinan kedua dan ketiga, yaitu untuk kejahatan diancam dengan pidana penjara, sedangkan untuk pelanggaran diancam dengan pidana kurungan dan ketentuan tersebut dialternatifkan dengan pidana lain, yaitu pidana denda. Pidana denda sebagai pidana alternatif dalam tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat merupakan pengenyampingan dari ketentuan umum, yaitu dalam KUHP. Pidana denda dalam sistem KUHP yang sekarang berlaku dipandang sebagai jenis pidana pokok yang paling ringan. Pertama, hal ini dapat dilihat dari kedudukan urutan-urutan pidana pokok di dalam Pasal 10 KUHP. Kedua, pada umumnya pidana denda dirumuskan sebagai pidana alternatif dari pidana penjara atau kurungan.

Kedudukan sanksi pidana denda yang ringan itu terlihat pula dalam Pasal 30 KUHP, yakni maksimum pidana kurungan pengganti denda hanya 6 (enam) bulan dan dalam hal ada pemberatan pidana antara lain karena perbarengan atau pengulangan) paling lama 8 (delapan) bulan. Jelas lebih ringan dari pidana kurungan yang maksimumnya adalah 1 (satu) tahun dan dalam hal ada pemberatan pidana dapat menjadi 1 tahun 4 bulan (Pasal 18 KUHP). Kedudukan sanksi pidana yang demikian itu dalam sistem KUHP yang sekarang berlaku, maka inilah mungkin yang menyebabkan salah satu faktor jaranganya pidana denda dijatuhkan oleh para hakim. Akan dirasakan kurang efektif apabila misalnya terhadap tindak pidana-tindak pidana berupa pencurian, pencurian ringan, penggelapan, penggelapan ringan, penipuan ringan, penadahan dan penadahan ringan hanya dijatuhkan pidana denda yang maksimumnya hanya Rp. 900.00,00.⁷⁹ Oleh karena itu, untuk mengefektifkan pidana denda itu, maka dalam perkembangan di luar KUHP nampak adanya kecenderungan kebijaksanaan legislatif untuk meningkatkan jumlah ancaman pidana denda.

Untuk pelaksanaannya tetap terikat oleh ketentuan umum dalam Pasal 30 dan 31 KUHP dengan mengingat adanya Pasal 103 KUHP. Pasal 30 KUHP antara lain ditetapkan :

- a. Jika denda tidak dibayar, lalu diganti dengan kurungan.
- b. Lamanya kurungan pengganti paling sedikit adalah satu dari dan paling lama enam bulan, jika ada pemberatan denda karena perbarengan atau pengulangan atau karena ketentuan Pasal 52 dan 52a KUHP, maka kurungan pengganti paling lama menjadi delapan bulan.
- c. Lamanya kurungan pengganti ditetapkan demikian, jika dendanya lima puluh sen atau kurang, dihitung satu hari, jika lebih dari lima sen, tiap-tiap lima puluh sen dihitung paling banyak satu hari demikian pula sisanya yang tidak cukup lima puluh sen.

⁷⁹ Muladi & Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1998, hlm. 178-181.

Berdasarkan uraian di atas, dipandang perlu untuk memfungsionalisasikan hukum pidana dalam rangka penegakan hukum terhadap tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat tersebut jelas tidaklah mudah, baik dari sudut hukum pidana materiil, hukum pidana formil, maupun hukum pelaksanaan pidana. Secara sederhana penegakan hukum dapat diartikan sebagai upaya untuk membuat hukum dapat berfungsi, beroperasi dan terwujud secara kongkrit. Pengertian demikian istilah penegakan hukum diistilahkan pula dengan istilah fungsionalisasi hukum, operasionalisasi hukum, dan konkretisasi hukum. Untuk membuat hukum menjadi berfungsi, beroperasi (bekerja) sehingga terwujud secara kongkrit diperlukan suatu proses. Jadi dengan demikian penegakan hukum adalah suatu proses bekerja dan berfungsinya hukum oleh aparat hukum terhadap perilaku-perilaku hukum oleh aparat hukum terhadap perilaku-perilaku yang secara formil berlawanan dengan norma-norma hukum.

Uraian di atas dapat disimpulkan, bahwa indikator naik turunnya frekuensi kejahatan tidak dapat begitu saja digunakan sebagai ukuran untuk menentukan efektif tidaknya pidana. Terlebih lagi ada sisi lain dari aspek “perlindungan masyarakat”, yaitu pembedaan bertujuan juga untuk “memulihkan keseimbangan masyarakat”. Seberapa jauh efektivitas sanksi pidana untuk mencapai naik turunnya frekuensi kejahatan yang lebih bersifat kuantitatif. Indikator telah pulihnya kembali keseimbangan masyarakat, antara lain telah ada penyelesaian konflik, telah ada kedamaian dan rasa aman dalam masyarakat, telah hilangnya noda-noda di masyarakat atau telah pulihnya kembali nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Indikator-indikator ini lebih dari bersifat kuantitatif dan hal ini pulalah yang menurut *Roger Hood* dan *Richard Sparks* merupakan aspek-aspek lain dari “*general prevention*” yang sulit untuk diteliti.⁸⁰

Kesulitan ini pun dikemukakan oleh Karl O. Chirstiansen pada waktu membicarakan beberapa pertimbangan mengenai kemungkinan suatu politik kriminal yang rasional. Dikemukakan suatu politik kriminal yang rasional. Dikemukakan olehnya sebagai berikut :⁸¹

“Pengaruh pidana terhadap masyarakat luas sangat sulit diukur. Pengaruh itu (maksudnya pengaruh pidana dalam arti “*general pervention*”, terdiri dari sejumlah bentuk-bentuk aksi dan reaksi yang berbeda dan saling berkaitan erat, yang disebut dengan berbagai nama, misalnya pencegahan-awal (*detrence*), pencegahan umum, memperkuat kembali nilai-nilai modal memperkuat kesadaran kolektif, menghidupkan kembali perasaan solidaritas yang goyah, penegasan kembali rasa aman masyarakat, mengurangi atau merendahkan ketakutan agresif dan sebagainya”.

Khususnya mengenai pengaruh dari pidana mengetahui pengaruh pidana itu terhadap pelanggar, tetapi pengaruhnya terhadap masyarakat secara keseluruhan (pengaruh *prevensi general*) merupakan “*terra incognita*”, suatu wilayah yang tidak diketahui.

Dalam mengefektifkan pidana berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dilihat dari aspek perlindungan masyarakat dan aspek perbaikan pelaku. Dilihat dari aspek perlindungan masyarakat, maka suatu pidana dikatakan efektif apabila pidana itu sejauh mungkin dapat mencegah atau mengurangi kejahatan. Jadi,

⁸⁰ Roger Hood dan Richard Sparks dalam Barda Nawawi Arief., *Op. Cit.*, hlm. 228.

⁸¹ Karl O. Chirstiansen dalam *Ibid.*

kriteria efektivitas dilihat dari seberapa jauh frekuensi kejahatan dapat ditekan dan kriteria tersebut terletak pada seberapa jauh efek pencegahan umum (*general prevention*) dari pidana dalam mencegah warga masyarakat pada umumnya untuk tidak melakukan kejahatan.⁸²

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yakni aspek perlindungan terhadap individu (pelaku tindak pidana) dapat pula disebut aspek individualisasi pidana. Dengan demikian, pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat harus sesuai dengan pendirian integratif tentang tujuan pemidanaan, yaitu dalam fungsinya sebagai sarana pencegahan (umum dan khusus), perlindungan masyarakat, memelihara solidaritas masyarakat dan pengimbangan. Selanjutnya terdapat hal yang cukup menarik terhadap masalah tujuan pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat, yaitu mengingat bahwa sebagian besar dari bentuk-bentuk kejahatan kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat berada dalam ruang lingkup *administrative penal law*, sekalipun kadang-kadang pemidanaannya cukup berat, maka ada kecenderungan untuk lebih banyak menggunakan asas solidaritas, yaitu hukum pidana ditempatkan pada posisinya sebagai *ultimum remedium* dan sanksi administratif dan perdata banyak diterapkan.

Atas dasar tersebut, maka perlu dipertimbangkan sebagai upaya *effective deterrent* akan dapat dicapai terhadap pemidanaan pelaku tindak pidana kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat, untuk mendudukan hukum pidana sebagai *premium remedium*. Sehingga dengan demikian, perlu dipertimbangkan fungsi hukum pidana yang *ultimum remedium* menjadi *premium remedium*, sebab pada kejahatan kelalaian yang menyebabkan orang lain luka berat dapat merusak sendi-sendi kehidupan perekonomian suatu bangsa, dan dapat membahayakan kelangsungan hidup suatu bangsa.⁸³ Sehubungan dengan penggunaan hukuman pidana sebagai *premium remedium* harus dilakukan dengan hati-hati dan bersifat selektif. Langkah tersebut secara kasuistis harus selalu dipertimbangkan kondisi-kondisi objektif yang berkaitan dengan perbuatannya, hal-hal subjektif yang berkaitan dengan pelaku, kesan masyarakat terhadap tindak pidana dan perangkat tujuan pemidanaan yang ingin dituju.

Praktik tidak semua penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas diselesaikan melalui proses di pengadilan, hanya saja walaupun diselesaikan di pengadilan hakim tidak menjatuhkan pidana secara limit maksimum sebagaimana dalam contoh kasus Putusan Pengadilan Negeri Subang Nomor : 179/Pid/Sus/2010/PN.Sbg yang memvonis Fahrurosi bin Sahidun dengan pidana penjara selama 6 (enam) bulan dengan mempergunakan Pasal 310 ayat (4) kurang tepat, seharusnya disubsidairkan dengan Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tetapi pelaku tidak didakwa dan diputus dengan Pasal 312. Padahal kalau melihat ketentuan dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdakwa dapat diancam dengan ancaman pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (duabelas juta rupiah), dan Pasal 360 ayat (1) KUHP dengan ancaman pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun. Ironisnya lagi dalam praktik, penyelesaian kasus kecelakaan

⁸² *Ibid.*

⁸³ *Ibid.*

lalu lintas⁸⁴ tidak jarang diselesaikan dengan cara damai yang dilakukan oleh pelaku kepada pihak korban atau ahli warisnya dengan diberikan sejumlah uang yang lazimnya disebut santunan. Penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas dengan cara perdamaian terhadap pihak korban atau ahli warisnya diberikan sejumlah uang tersebut tidak jarang perkara tersebut dianggap selesai dan tidak dilakukan penuntutan terhadap tersangka ke muka sidang pengadilan. Sementara itu, menurut hukum pidana positif terhadap seorang pelaku yang disebabkan kelalaiannya mengakibatkan kematian korban pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.⁸⁵

Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.⁸⁶ Dengan demikian, dalam asas hukum pidana tidak mengenal, bahwa suatu kejahatan diselesaikan melalui cara perdamaian dan apabila terjadi praktik tersebut secara normatif jelas bertentangan dengan aspek-aspek dalam hukum pidana yang tidak mengenal perdamaian. Atas dasar uraian di atas, perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian, menurut Pasal 235 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menentukan, bahwa apabila korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, pengemudi, pemilik dan/atau perusahaan pengangkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan pidana. Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas, pengemudi, pemilik dan/atau perusahaan pengangkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Selanjutnya, Pasal 236 menentukan, bahwa pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian dimaksud yang terjadi pada perkara kecelakaan lalu lintas ringan yang berupa kerusakan kendaraan dan/atau barang dapat dilakukan di luar pengadilan, jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat. Atas dasar tersebut, langkah yang tepat bila dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan kematian akibat kelalaian pelaku diselesaikan melalui pengadilan bukan melalui perdamaian, karena bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas melalui cara litigasi telah mencerminkan tegaknya hukum pidana dan merupakan pencerminan pula dari perlindungan hak asasi manusia, khususnya perlindungan terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena kelalaian pelaku yang menimbulkan kematian pada korban.

Akibat dari kelalaian atau kealpaannya yang disebabkan oleh sikap pengemudi yang mengemudikan kendaraannya melebihi batas maksimum, maka sering terjadi kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan kematian pada korban kecelakaan. Kejadian

⁸⁴ Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengemukakan, bahwa : “Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

⁸⁵ Pasal 235 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

⁸⁶ Pasal 235 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Bndgkan juga dengan Pasal 359 KUHP.

seperti itu, kadang-kadang dalam praktiknya diselesaikan melalui cara perdamaian antara pihak pelaku dengan pihak korban dan/atau dengan ahli warisnya, sehingga selesai dengan kesepakatnya perdamaian di antara para pihak. Hal ini diperbolehkan sepanjang terjadi pada perkara kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 236 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menentukan sebagai berikut :

- “(1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat”.

Maksud dari Pasal 236 ayat (2) di atas adalah kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada Pasal 229 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Ketentuan tersebut ditujukan untuk kerusakan barang bukan pada manusia (korban kecelakaan). Apabila dalam praktiknya, terjadi bentuk penyelesaian dengan cara perdamaian yang berhubungan dengan jiwa manusia, jika ditinjau dari ketentuan normatif, legalitas dari bentuk penyelesaian melalui perdamaian seperti itu pada dasarnya sudah menyalahi prinsip dasar dalam hukum pidana yang tidak mengenal perdamaian. Oleh karena itu, untuk kecelakaan yang sifatnya ringan terhadap jiwa manusia maupun kecelakaan berat yang menyebabkan korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, tidak menyalahi aturan untuk memberikan santunan dan uang duka, namun secara yuridis tidak menggrurkan tuntutan pidana, sehingga dapat dikatakan apabila terjadi pada kecelakaan berat dilakukan bentuk penyelesaian perdamaian, akibat hukumnya adalah batal demi hukum dan dianggap tidak pernah terjadi perdamaian dari semula.

Berdasarkan uraian di atas, maka legalitas perdamaian dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian pada korban, menurut hukum pidana tidak bisa diselesaikan melalui perdamaian, karena hal itu bertentangan dengan nilai-nilai kemanusiaan yang beradab dan bahkan bertentangan dengan hak asasi manusia. Oleh karena itu, baik Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maupun KUHP tidak memberikan pengaturan bahwa kecelakaan yang karena kelalaian pelaku dapat diselesaikan dengan cara perdamaian. Dengan demikian, perdamaian keberadaannya tidak sah dan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan karenanya pelaku tetap tidak bisa dihalangi untuk menerima hukuman (pidana).

C. PENUTUP

Pengaturan tindak pidana lalu lintas atas tabrak lari dihubungkan dengan Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditujukan kepada setiap pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas, wajib menghentikan kendaraan yang dikemudikannya, memberikan pertolongan kepada korban, melaporkan kecelakaan kepada kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat, dan Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan. Sistem pemidanaan terhadap perbuatan tabrak lari dihubungkan

dengan Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirumuskan secara alternatif, yaitu pidana penjara selama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

DAFTAR PUSTAKA

- Andre Ata Ujan, *Filsafat Hukum, Membangaun Hukum Membela Keadilan*, Kanisius, Yogyakarta, 2009.
- Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.
- <http://nasional.kompas.com/read/2011/09/08/17190730/>, diakses 22 Nopember 2013, jam 15 : 08 WIB.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Moch. Anwar, H.A.K., *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II) Jilid I*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990.
- Muladi & Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1998.
- Soerjono Soekanto (ed.), *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Rajawali, Jakarta, 1984.
- Sudarto, *Hukum Pidana I*, Fakultas Hukum UNDIP, Semarang, 1987.
- Toto Suprpto, *Keprihatinan Etika Berlalu Lintas*, dalam Suara Merdeka, Semarang, 19 September 2011.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.