

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI  
ANGKUTAN KOTA YANG MENYEBABKAN LUKA-  
LUKA DAN KEMATIAN PENUMPANG  
(Studi di Satlantas Polrestabes Medan)**

**SKRIPSI**

*Diajukan Guna Memenuhi Syarat  
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum*

**Oleh:**

**Yulaika Pertiwi**

**NPM : 1506200495**



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2019**



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

# **FAKULTAS HUKUM**

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## **PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI**

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

**NAMA** : YULAIKA PERTIWI  
**NPM** : 1506200495  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
**JUDUL SKRIPSI** : PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA YANG MENYEBABKAN LUKA-LUKA DAN KEMATIAN PENUMPANG (Studi di Satlantas Polrestabes Medan)

**PENDAFTARAN** : 11 Maret 2019

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

**SARJANA HUKUM (S.H)**

Diketahui  
**DEKAN FAKULTAS HUKUM**

**Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H**  
NIP: 196003031986012001

**PEMBIMBING**

**GUNTUR RAMBEY, S.H., M.H**  
NIDN: 0113087101



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## BERITA ACARA UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Sabtu, Tanggal 16 Maret 2019 Jam 13.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

### MENETAPKAN

**NAMA** : YULAIKA PERTIWI  
**NPM** : 1506200495  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
**JUDUL SKRIPSI** : PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI  
ANGKUTAN KOTA YANG MENYEBABKAN  
LUKA-LUKA DAN KEMATIAN PENUMPANG  
(Studi di Satlantas Polrestabes Medan)

**Dinyatakan** : (B) Lulus Yudisium dengan Predikat Baik  
( ) Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang  
( ) Tidak Lulus


Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Pidana

### PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

  
Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H  
NIP: 196003031986012001

  
FAISAL, SH., M.Hum  
NIDN: 0122087502

### ANGGOTA PENGUJI:

1. MHD. NASIR SITOMPUL, S.H., M.H
2. ATIKAH RAHMI, S.H., M.H
3. GUNTUR RAMBEY, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id  
Bankir: Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut.

*Siapa, Cerdas dan Terpercaya*

*Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya*

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING**

**NAMA** : YULAIKA PERTIWI  
**NPM** : 1506200495  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
**JUDUL** : PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI  
ANGKUTAN KOTA YANG MENYEBABKAN LUKA-LUKA  
DAN KEMATIAN PENUMPANG (Studi di Satlantas  
Polrestabes Medan)

**Disetujui Untuk Disampaikan Kepada  
Panitia Ujian**

**Medan, 08 Maret 2019**

**Pembimbing**

  
**GUNTUR RAMBEY, SH, MH**  
NIDN: 0113087101

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **YULAIKA PERTIWI**  
NPM : 1506200495  
Program : Strata – I  
Fakultas : Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota Yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang (Studi di Satlantas Polrestabes Medan)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Maret 2019  
Saya yang menyatakan



**YULAIKA PERTIWI**

## **ABSTRAK**

### **Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang (Studi di SatLantas Polrestabes Medan)**

**Yulaika Pertiwi**

Kecelakaan lalu lintas akhir-akhir ini sering terjadi terlebih lagi di kota-kota besar seperti di Jalan Thamrin depan kuburan Kota Medan, yang mengakibatkan luka-luka dan kematian terhadap penumpang. Diketahui penyebab kecelakaan lalu lintas ini adalah ugal-ugalan/lalai serta kecepatan yang melebihi batas. Kecelakaan lalu lintas kerap menimbulkan kerugian seperti kerusakan terhadap fasilitas-fasilitas umum atau bahkan menimbulkan korban jiwa. Sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun implementasi Undang-Undang tersebut belum sepenuhnya berjalan. Kendalanya adalah kurangnya fasilitas-fasilitas pendukung yang juga telah disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh banyaknya kecelakaan lalu lintas yang terjadi namun tidak memberikan efek jera kepada pengemudi untuk lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan serta sanksi yang dirasa terlalu ringan terlebih lagi kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum empiris normatif dengan pendekatan yang diambil dari data primer dan melakukan wawancara di Sat Lantas Polrestabes Medan, dan data sekunder dengan mengelola data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Adapun hasil penelitian ini adalah untuk menjalankan peraturan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentunya diperlukan kerja sama antara pemerintah dengan masyarakat. Dimana pemerintah disamping sebagai panutan bagi masyarakat pemerintah juga harus memberikan fasilitas sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Masyarakat harus mempunyai tingkat kesadaran yang tinggi untuk mematuhi peraturan yang ada. Karena tanpa keikutsertaan masyarakat maka hukum tidak dapat berjalan. Adapun faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri, misalnya lalai, ugal-ugalan dan lain-lain. Sehingga untuk menjalankan Undang-Undang itu sendiri diperlukan kerjasama oleh masyarakat, bagaimana cara meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya menaati peraturan yang ada

***Kata Kunci : Penegakan Hukum, Lalu Lintas, Angkutan Kota***

## KATA PENGANTAR



### **Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarkatuh**

Puji syukur kehadiran Allah Swt karena atas Rahmat dan Karunia-Nya yang telah memberikan kesehatan dan kesempatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, yang merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU). Tak lupa shalawat serta salam penulis hadiahkan kepada Nabi Besar Muhammad Saw yang telah membawa umatnya dari jaman yang gelap menuju jaman yang terang menerang yang di sinari oleh Nur Iman dan Nur Islam.

Skripsi ini berjudul “Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang” (Studi di SatLantas Polrestabes Medan)

Penulis menyadari bahwa di dalam pelaksanaan pendidikan ini banyak mengalami kesulitan-kesulitan dan hambatan, namun berkat bimbingan, arahan, petunjuk dari dosen pembimbing serta motivasi dari orang tua maupun sahabat, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kelemahan serta kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun dimasa yang akan datang dan menjadi perbandingan kedepan nya.

Penulisan skripsi ini penulis banyak menerima bantuan, bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang

sebesar-besarnya kepada kedua orang tua saya bapak **Ponimin** dan ibunda saya **Kisem** yang telah memberikan cinta kasih sayangnya kepada penulis, dukungan serta motivasi yang mereka berikan sungguh luar biasa, serta seluruh keluarga besar penulis kakak saya Sri Mariyati, abangda saya Supriadi, adik saya Megasaputri dan Aditya Ari Maulana, berkat dukungan mereka penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Serta ucapan terima kasih kepada seluruh akademika Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani M,AP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Ibu Dr. Hj Ida Hanifah S.H,M.H sebagai Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bapak Faisal S.H,M.Hum sebagai Dekan I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bapak Zainuddin S.H,M.H sebagai Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Teruntuk kepala bagian Ibu Ida Nadirah S.H.,M.H selaku Kepala Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, terimakasih telah mempermudah jalan kami mahasiswa, Bapak Guntur Rambe S.H.,M.H selaku Dosen Pembimbing, terima kasih atas waktu dan bimbingan, arahan, masukan, dan ilmu yang sudah diberikan serta dukungan bapak kepada penulis selama penulisan skripsi ini. Penulis sangat berterima kasih untuk kesabaran dalam membimbing penulis semoga ilmu yang bapak berikan berguna untuk kedepannya.

Terima kasih kepada Seluruh pegawai biro administrasi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah membantu dalam



kelancaran administrasi penulis, seluruh Bapak dan Ibu staf pengajar di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Terima kasih untuk Rumah kedua saya UKM MAPALA Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan angkatan Caraka Aksatria yang selalu memberikan banyak ilmu serta pengalaman bagi penulisan selama 1 tahun berorganisasi. Untuk sahabat-sahabat saya Rizky Ayu, Firda Juniarti, Siti Deviani, M. Rafandi, M.Ikham Syukron, Seftyna Hasibuan, serta sahabat yang lain yang tidak bisa disebutkan satu persatu, merupakan sebuah anugerah bisa mengenal kalian, semoga kalian tidak lupa masa-masa ini.

Untuk bapak Noer di SatLantas Polrestabes Medan, terima kasih telah memberikan waktu dan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian, sifat ramah tamah bapak yang menganggap saya penulis sebagai anak sendiri. Dan terima kasih kepada semua pihak yang telah berpartisipasi atas penulisan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Akhirnya sembari mengucapkan puji syukur kepada Allah Swt atas segala Rahmat dan Karunia-Nya penulis ucapkan terima kasih, penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat baik bagi penulis sendiri maupun bagi para pembaca dan semoga dapat digunakan untuk kemajuan negeri ini.

Medan, Februari 2019

**Hormat saya  
Penulis,**

**Yulaika pertiwi  
NPM:1506200495**

## DAFTAR ISI

Pendaftaran Ujian.....	i
Berita Acara Ujian.....	ii
Persetujuan Pembimbing.....	iii
Pernyataan Keaslian.....	iv
Abstrak.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi.....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>12</b>
<b>A. Latar Belakang.....</b>	<b>12</b>
1. Rumusan Masalah .....	16
2. Faedah penelitian.....	17
<b>B. Tujuan penelitian .....</b>	<b>17</b>
<b>C. Defenisi Operasional .....</b>	<b>18</b>
<b>D. Keaslian Penelitian.....</b>	<b>19</b>
<b>E. Metode Penelitian.....</b>	<b>20</b>
1. Jenis Penelitian .....	20
2. Sifat Penelitian.....	21
3. Sumber data .....	21
4. Alat Pengumpul Data .....	22
5. Analisis Data .....	22

<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>24</b>
<b>A. Pengertian Penegakan Hukum .....</b>	<b>24</b>
<b>B. Angkutan umum.....</b>	<b>38</b>
<b>C. Luka-luka dan Kematian .....</b>	<b>41</b>
<b>BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>44</b>
<b>A. Pengaturan Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Luka-Luka         dan Kematian Penumpang.....</b>	<b>44</b>
<b>B. Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang         Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang.....</b>	<b>62</b>
<b>C. Kendala yang Dihadapi Kepolisian dalam Menghadapi Kasus         Kecelakaan Lalu Lintas.....</b>	<b>69</b>
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>80</b>
<b>A. Kesimpulan .....</b>	<b>80</b>
<b>B. Saran.....</b>	<b>81</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>82</b>

**LAMPIRAN :**

1. Daftar Wawancara
2. Surat Keterangan Riset

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kecelakaan lalu lintas akhir-akhir ini sangat sering terjadi dan banyak menimbulkan kerugian. Akibat dari lalu lintas berupa kerusakan terhadap fasilitas-fasilitas umum dan timbulnya korban yang meninggal dunia. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi akibat faktor manusia. Salah satu penyebab yang paling sering terjadinya kecelakaan adalah kealpaan dari manusia itu sendiri. Kealpaan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas misalnya pengemudi kehilangan konsentrasi lelah dan mengantuk pengaruh alkohol dan obat kecepatan melebihi batas atau ugal-ugalan kondisi kendaraan bermotor yang kurang baik serta kurang pahamiya pengemudi tentang aturan berlalu lintas. Salah satu contoh adalah kecelakaan yang terjadi di Jalan Thamrin Kota Medan seorang supir yang mengendarai angkutan kota dengan kecepatan melebihi batas, mengalami kecelakaan. Akibat dari kecelakaan tersebut penumpang dari angkutan kota tersebut meninggal dunia. Pihak Kepolisian mengatakan bahwa kecelakaan ini disebabkan karena kelalaian dari pengemudi yang mengendarai angkutan kota dengan kecepatan tinggi. Contoh kasus diatas yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia dapat dijelaskan bahwa jenis korban kecelakaan lalu lintas diklasifikasikan menjadi tiga, yaitu:

1. Korban meninggal dunia, adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.

2. Korban luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di Rumah Sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan. Suatu kejadian yang digolongkan sebagai cacat tetap jika suatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
3. Korban luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di Rumah Sakit jiwa dari 30 hari..

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas maka sangat penting diperlukan adanya pengaturan mengenai kecelakaan lalu lintas untuk mewujudkan ketentraman, keamanan, kepastian, kemanfaatan, dan ketertiban agar pengendara kendaraan bermotor harus hati-hati dalam mengendarai. Jika tidak berhati-hati maka ada bahaya yang siap mengancam nyawa kapan saja. Berbagai upaya sudah dilakukan seperti menggunakan helm khusus bagi pengendara sepeda motor dan menggunakan sabuk pengaman bagi para pengendara mobil tetapi pada kenyataannya tetap saja masih banyak kecelakaan lalu lintas sampai sekarang.

Walaupun berbagai pelindung tersebut sudah digunakan tetapi tetap harus didukung oleh kewaspadaan dan pengetahuan tentang faktor-faktor penyebab kecelakaan itu sendiri. Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu: Faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor jalan.

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang terjadi pada suatu penggerakan lalu lintas akibat adanya kesalahan pada sistem pembentuk lalu lintas yang melibatkan manusia sebagai pengemudi, kendaraan, jalan, dan lingkungan sekitar. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang hampir terjadi diseluruh negara di dunia, yang memerlukan penanganan serius mengingat besarnya kerugian yang diakibatkannya. Apabila masalah kecelakaan di jalan raya tidak diperhatikan dengan baik, dikhawatirkan akan terjadi peningkatan jumlah korban kecelakaan dari tahun ke tahun.

Tingginya jumlah kecelakaan itu disebabkan oleh faktor manusianya sendiri baik pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan yang tidak berhati-hati dalam berlalu lintas, juga disebabkan oleh faktor kendaraan yang sudah tidak layak beroperasi dan faktor cuaca. Kecelakaan lalu lintas juga berdampak pada peningkatan kemiskinan karena menimbulkan banyak biaya yang harus dikeluarkan, baik biaya pada saat kecelakaan maupun untuk perawatan setelah terjadi kecelakaan serta biaya hilangnya produktifitas akibat terjadinya kecelakaan, oleh karena itu semakin meningkatnya jumlah kecelakaan disuatu wilayah maka akan semakin besar pula kerugian yang akan dialami dan akan berpengaruh terhadap keadaan ekonomi sosial wilayah tersebut.

Selain tiga faktor ada juga faktor lain yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Seperti cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Faktor cuaca yang dimaksud menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor cuaca hujan yang dapat mempengaruhi jarak pandang pengendara

dan kinerja kendaraan. Asap dan kabut pun dapat mengganggu jarak pandang khususnya di daerah pegunungan.

Faktor diatas penyebab kecelakaan lalu lintas semuanya tergantung pada kesigapan dari manusianya. Selain pentingnya ada kerjasama pengemudi, pemerintah dan kepolisian dalam hal menanggulangi kecelakaan lalu lintas. Pengemudi waspada dalam mengemudi kendaraannya, pemerintah mau memperbaiki jalan-jalan yang rusak atau kurang layak untuk dilalui kendaraan dan pihak Polisi untuk selalu siaga di area yang selalu terjadi kecelakaan.

Berdasarkan Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengungkapkan: "Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan dan/atau kerugian harta benda".

Berikut penjelasannya bahwa lalu lintas adalah suatu peristiwa pada lalu lintas yang tidak diduga dan tidak disengaja yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan suatu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan atau kerugian harta benda pada pemiliknya. Dalam kecelakaan lalu lintas yang terjadi para korbannya sering sekali tidak mendapat hak yang seharusnya didapatkan dan dimiliki oleh korban kecelakaan.

Pasal 240 dan Pasal 241 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa setiap korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan pertolongan pertama dan perawatan dalam rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan. Pada faktanya

sering kali menunjukkan tidak adanya pemenuhan hak secara optimal kepada korban kecelakaan lalu lintas, baik oleh pemerintah melalui aparatnya maupun pengemudi atau pemilik jasa angkutan.

Korban kecelakaan lalu lintas baik yang meninggal dunia maupun yang mengalami luka berat dan ringan tidak langsung diberikan informasi mengenai hak mereka. Korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas. Informasi tersebut bermanfaat bagi aspek psikologis para korban atau kerabat para korban yang ditinggalkan yang bertujuan untuk meringankan beban mereka, selain ganti rugi yang dilakukan oleh asuransi yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas sangat berperan aktif dalam pemenuhan hak korban untuk mendapatkan apa yang wajib untuk mereka dapatkan. Oleh karena itu penulis melakukan penelitian ini dengan judul **“Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang (Studi di SatLantas Polrestabes Medan)”**

### **1. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian dan batasan masalah diatas, penulis akan mengangkat tiga permasalahan guna dibahas dalam penulisan skripsi yaitu:

- a) Bagaimana pengaturan mengenai pengemudi angkutan kota yang menyebabkan luka-luka dan kematian penumpang?
- b) Bagaimana penegakan hukum terhadap pengemudi angkutan kota yang menyebabkan luka-luka dan kematian penumpang?
- c) Bagaimana kendala kepolisian dalam menghadapi kasus kecelakaan lalu lintas?



## **2. Faedah penelitian**

Adapun faedah yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1) Faedah teoritis

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan bagi pembaca, menjadi bahan informasi pada umumnya, sebagai sumbangan pemikiran dan pengembangan ilmu pengetahuan khususnya bagi masyarakat dalam berkendara di jalan lintas.

### 2) Faedah praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai sumbangan pemikiran dan bahan informasi bagi kepentingan masyarakat serta mahasiswa/mahasiswi khususnya bagian hukum pidana serta pihak lain yang berkepentingan lainnya

## **B. Tujuan penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang dicantumkan di atas maka tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan mengenai pengemudi angkutan kota yang menyebabkan luka-luka dan kematian penumpang serta untuk mengetahui pengaturan mengenai lalu lintas sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pengendara lain.
2. Untuk mengetahui penegakan hukum khususnya dalam bidang lalu lintas agar terciptanya kepastian hukum, kenyamanan, ketertiban dalam berlalu lintas. Serta menjadikan masyarakat yang patuh dan taat akan rambu-rambu lalu lintas

3. Untuk mengetahui kendala kepolisian dalam menghadapi kasus kecelakaan lalu lintas, dalam hal ini peran masyarakat juga sangat penting dalam memberikan keterangan yang sebenar-benarnya sehingga mempermudah dalam proses penyidikan dan lain-lain.

### **C. Defenisi Operasional**

Defenisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara defenisi-defenisi atau konsep-konsep khusus yang akan diteliti.<sup>1</sup> Sesuai dengan judul penelitian yang akan diajukan adalah “Penegakan Hukum Terhadap pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang (Studi di Satlantas Polrestabes Medan)” sebagai upaya untuk memberikan pemahaman yang lebih luas terhadap tulisan ini maka dapat diterangkan defenisi operasional penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### **1. Penegakan hukum**

Secara konsepsional maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>2</sup>

2. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi.

---

<sup>1</sup>Fakultas Hukum. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*, Medan, halaman 17

<sup>2</sup>Soerjono Soekanto, 1983. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, halaman 3

3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
4. Kematian adalah sebagai sebuah transisi atau perpindahan ruh untuk memasuki kehidupan baru yang lebih agung dan abadi.
5. Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.

#### **D. Keaslian Penelitian**

Sejauh pengamatan peneliti, ada beberapa skripsi yang hampir sama dengan judul penulis yang membahas tentang Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang (Studi di Satlantas Polrestabes Medan), namun aspek yang dikaji tidaklah sama sepenuhnya diantaranya :

1. Skripsi Aiyudya Dinda Yashinta yang berjudul Penegakan Hukum Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Purworejo (Studi Penerapan Pasal 281 Jo Pasal 77 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Terkait skripsi ini penulis membahas tentang Putusan Pengadilan Negeri Purworejo bagi pelanggar lalu lintas terhadap Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ tidak ada penjatuhan pidana kurungan serta apa dasar pertimbangan hakim Pengadilan Negeri Purworejo dalam menjatuhkan pidana denda jauh dibawah maksimum.
2. Skripsi karya Andreas Kusumo Bledex yang berjudul Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Terkait skripsi ini penulis menjelaskan tentang bagaimana Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 mengatur kecelakaan lalu lintas serta penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Mudji Hartanto Bin Suratman Di Pengadilan Negeri Ngawi.

Berdasarkan beberapa judul skripsi di atas belum ada penelitian yang menyangkut masalah “Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang (Studi di SatLantas Polrestabes Medan)”. Untuk melengkapi sebagai persyaratan menjadi Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).

Skripsi ini adalah asli, bukan merupakan tiruan atau duplikasi dari bentuk karya ilmiah sesuai objek kajian maka tidak satupun yang sama dengan penulis kaji dalam penelitian ini

## **E. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang baik diperlukan ketelitian, kecermatan, dan usaha yang gigih hingga diperoleh hasil maksimal yang sesuai dengan standar penulisan ilmiah, menyusun dan mengimplementasikan data yang berkaitan dengan fenomena yang diselidiki maka digunakan penelitian meliputi:

### **1. Jenis Penelitian**

Peneliti diwajibkan mencantumkan jenis dan pendekatan penelitian yang akan dilakukan. Pada dasarnya jenis penelitian hukum dapat dilakukan dengan menggunakan dua pendekatan, yaitu : penelitian hukum normatif (yuridis normatif) dan penelitian hukum sosiologis (yuridis empiris). Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal, dimana hukum dikonsepsikan

sebagai apa yang tertuliskan Peraturan Perundang-Undangan (*law in books*), dan penelitian terhadap sistematika hukum dapat dilakukan dalam Peraturan Perundang-Undangan tertentu atau hukum tertulis. Sedangkan pendekatan yuridis empiris bertujuan menganalisis permasalahan yang dilakukan dengan cara memadupadankan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh dari lapangan. Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian yuridis empiris.

## **2. Sifat Penelitian**

Untuk melakukan penelitian dalam membahas skripsi ini diperlukan suatu spesifikasi penelitian deskriptif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara menguraikan keseluruhan pokok permasalahan yang dibahas dalam skripsi sebagaimana yang dikemukakan dalam rumusan masalah, terlebih dahulu dihubungkan dengan yang telah ada yang diperoleh dari sumber kepustakaan.

## **3. Sumber data**

Untuk melakukan penulisan skripsi ini digunakan data primer yaitu penelitian yang dilakukan dengan langsung terjun kelapangan (*filed research*) yang menjadi objek penelitian di Satlantas Polrestabes Medan. Penelitian ini juga menggunakan data primer dan data sekunder yaitu penelitian :

- a. Data yang bersumber dari Hukum Islam : yaitu Al-quran dan Hadist (Sunnah Rasul). Data yang bersumber dari Hukum Islam tersebut lazim disebut pula sebagai data kewahyuan. Dalam rangka pengamalan catur Dharma Perguruan Tinggi Muhammadiyah yaitu salah satunya adalah “Menanamkan dan mengamalkan nilai-nilai ajaran Al-Islam dan Kemuhammadyahan”. Maka

setiap mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dalam melaksanakan penelitian hukum baik (baik penelitian hukum normatif maupun penelitian hukum empiris) wajib mencantumkan minimal satu Surat Al-quran dan/atau satu Hadist Rasulullah Saw dalam mengakaji dan menganalisa serta menjawab permasalahan yang akan diteliti.

- b. Data primer adalah dasar atau data asli yang diperoleh dengan penelitian dari tangan pertama yang belum diolah dan diuraikan orang lain. Pada umumnya data primer mengandung data aktual yang didapat dari penelitian lapangan dengan berkomunikasi dengan anggota-anggota yang berada pada lokasi penelitian.
- c. Data sekunder yang dipakai dalam penulisan bacaan yang relevan dengan materi yang diteliti. Seperti buku-buku hukum pidana, karya ilmiah atau buku lainnya yang bersangkutan dengan objek penelitian.

#### **4. Alat Pengumpul Data**

Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari data primer dan data sekunder yang diperoleh melalui wawancara dan studi dokumentasi atau melalui studi kepustakaan serta menelaah Peraturan Perundang-Undangan.

#### **5. Analisis Data**

Analisis data yaitu tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan permasalahan penelitian jenis analisis data terdiri dari analisis kualitatif, dan analisis kuantitatif. Adapun analisis data

yang digunakan dalam pembahasan penelitian ini adalah analisis data kualitatif yaitu memberikan gambaran secara jelas dan sesuai dengan fakta dilapangan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Penegakan Hukum**

Pengertian penegakan hukum dapat juga diartikan penyelenggara hukum oleh petugas penegak hukum dan oleh setiap orang yang mempunyai kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut aturan hukum yang berlaku. Penegak hukum pidana merupakan satu kesatuan proses diawali dengan penyidikan, pengakapan, penahanan, peradilan terdakwa dan diakhiri dengan pemasyarakatan terpidana. Menurut Soerjono Seokanto dalam Moeljatno penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkain penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.

Penegakan hukum pidana adalah penerapan hukum pidana secara konkrit oleh aparat penegak hukum. Dengan kata lain penegak hukum pidana merupakan pelaksanaan dari Peraturan-Peraturan Pidana. Dengan demikian, penegak hukum merupakan suatu sistem yang menyangkut penyelesaian antara nilai dengan kaidah serta perilaku nyata manusia. Kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku atau tindakan yang dianggap pantas atau seharusnya, perilaku atau sikap tindak itu bertujuan untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup>Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Surabaya: Putra Harsa. 1993. halaman 23



Menurut Moeljatno dalam menguraikan berdasarkan dari pengertian istilah hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mengadakan unsur-unsur dan aturan-aturan yaitu:

- a. Mencantumkan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh dilakukan dengan disertai ancaman atau sanksi berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut
- b. Menentukan dan dalam hal apa kepada mereka yang melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan
- c. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila orang yang disangkakan telah melanggar larangan.

Penegak hukum bukanlah semata-mata berarti hanya pada pelaksanaan Perundang-Undangan saja atau berupa keputusan-keputusan hakim, masalah pokok yang melanda penegakan hukum yakni terdapat pada faktor-faktor yang mempengaruhinya secara langsung maupun tidak langsung. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dapat menyebabkan dampak positif maupun negatif, di lihat dari segi faktor penegakan hukum ini menjadikan agar suatu kaidah hukum benar-benar berfungsi.<sup>4</sup> Menurut Soerjono Soekanto dalam M.Husein Harun faktor-faktor nya adalah:

1. Faktor hukumnya sendiri atau peraturan itu sendiri. Dilihat dari segi adanya Peraturan Perundang-Undangan yang dibuat oleh pemerintah dengan mengharapkan dampak positif yang akan di dapatkan dari penegakan hukum.

---

<sup>4</sup>*Ibid*

Di jalankan berdasarkan Undang-Undang tersebut, sehingga mencapai tujuan yang efektif. Di dalam Undang-Undang itu sendiri masih terdapat permasalahan-permasalahan yang dapat menghambat penegakan hukum, yakni:

- a. Tidak diakui asas-asas berlakunya Undang-Undang
  - b. Belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan Undang-Undang
  - c. Ketidakjelasan arti kata-kata didalam Undang-Undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran didalam penafsiran serta penerapannya.
2. Faktor penegak hukum yaitu pihak-pihak yang membentuk dan menerapkan hukum. Istilah penegakan hukum mencakup mereka yang secara langsung maupun tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum seperti dibidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan permasyarakatan. Penegakan hukum merupakan golongan penuntutan dalam masyarakat yang sudah seharusnya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu guna menampung aspirasi masyarakat. Penegak hukum harus peka terhadap masalah-masalah yang terjadi disekitarnya dengan dilandasi suatu kesadaran bahwa persoalan tersebut ada hubungannya dengan penegakan hukum itu sendiri.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung hukum itu sendiri. Kepastian penanganan suatu perkara senantiasa tergantung pada masukan sumber daya yang diberikan didalam program-program pencegahan dan pemberantasan tindak pidana. Didalam pencegahan dan penanganan tindak pidana prostitusi

yang terjadi melalui alat komunikasi, maka diperlukan yang namanya teknologi deteksi kriminalitas guna memberikan kepastian dan kecepatan dalam penanganan pelaku prostitusi.

4. Faktor masyarakat yaitu faktor lingkungan dimana hukum tersebut berlaku dan diterapkan. Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat itu sendiri. Secara langsung masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum. Hal ini dapat dilihat dari pendapat masyarakat mengenai hukum. Maka muncul kecenderungan yang besar pada masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas dalam hal ini adalah penegak hukumnya sendiri. Ada pula dalam golongan masyarakat tertentu yang mengartikan hukum sebagai tata hukum atau hukum positif tertulis. Pada setiap tindak pidana atau usaha dalam rangka penegakan hukum tidak semuanya diterima masyarakat sebagai sikap tindak yang baik, ada kalanya ketaatan terhadap hukum yang dilakukan dengan hanya mengetengahkan sangsi-sangsi negatif yang berwujud hukuman atau penjatuhan pidana apabila dilanggar. Hal itu menimbulkan ketakutan masyarakat terhadap para penegak hukum semata atau petugasnya saja.
5. Faktor kebudayaan yaitu sebagai hasil karya cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup. Kebudayaan atau sistem hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku bagi pelaksana hukum maupun pencari keadilan. Nilai-nilai yang merupakan konsep-konsep abstrak mengenai apa yang dianggap baik seharusnya diikuti dan apa yang dianggap buruk seharusnya dihindari. Mengenai faktor

kebudayaan terdapat pasangan nilai-nilai yang berpengaruh dalam hukum yakni:

- a. Nilai ketertiban dan nilai ketentraman
- b. Nilai jasmaniah dan nilai rohaniah
- c. Nilai konservatisme dan nilai inovatisme

Kelima faktor tersebut mempunyai pengaruh terhadap penegakan hukum baik pengaruh positif maupun negatif. Dalam hal ini faktor penegak hukum bersifat sentral. Hal ini disebabkan karena penegak hukum itu sendiri dan penegak hukum dianggap sebagai golongan penentuan hukum oleh masyarakat luas. Hukum yang baik adalah hukum yang mendatangkan keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat. Penetapan tentang perilaku yang melanggar hukum senantiasa dilengkapi dengan pembentukan organ-organ penegaknya. Hal ini tergantung pada beberapa faktor diantaranya:

- a. Harapan masyarakat yakni apakah penegakan tersebut sesuai atau tidak dengan nilai-nilai masyarakat
- b. Adanya motivasi masyarakat untuk melaporkan terjadinya perbuatan melanggar hukum kepada organ-organ penegak hukum tersebut
- c. Kemampuan dan kewibawaan dari pada organisasi penegak hukum.<sup>5</sup>

Sebagaimana juga dijelaskan dalam Al-quran : "Hai orang-orang yang beriman taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya) dan Ulil Amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah kepada Allah dan Rasul, jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari

---

<sup>5</sup>M.Husein.Harun. *Kejahatan Dan Penegak Hukum di Indonesia*. Rineka Cipta. Jakarta. 1990. halaman 41

kiamat, yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya”.  
(QS.An-Nisa’:59)

Seorang penegak hukum sebagaimana halnya dengan warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik. (*status conflict dan conflict of roles*). Kalau didalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan.

Kerangka sosiologis tersebut akan diterapkan didalam analisis terhadap penegak hukum, sehingga perhatian akan diarahkan pada peranannya. Namun demikian didalam hal ini ruang lingkup hanya dibatasi pada peranan yang seharusnya dan peranan aktual.

Masalah peranan dianggap penting oleh karena pembahasan mengenai penegak hukum sebenarnya lebih banyak tertuju pada diskresi. Sebagaimana dikatakan dimuka, maka diskresi menyangkut pengambilan keputusan yang tidak sangat terikat oleh hukum, dimana penilaian pribadi juga memegang peranan. Di dalam penegakan hukum diskresi sangat penting oleh karena :

- a. Tidak ada perundang-undangan yang sedemikian lengkapnya sehingga dapat mengatur semua perilaku manusia
- b. Adanya kelambatan-kelambatan untuk menyesuaikan Perundang-Undangan dengan perkembangan-perkembangan didalam masyarakat sehingga menimbulkan ketidakpastian

- c. Kurangnya biaya untuk menerapkan Perundang-Undangan sebagaimana yang dikendaki oleh pembentuk Undang-Undang
- d. Adanya kasus-kasus individual yang memerlukan penanganan secara khusus.<sup>6</sup>

Berdasarkan penjelasan-penjelasan di atas dapatlah ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

1. Faktor hukumnya sendiri yang didalam tulisan ini akan dibatasi pada Undang-Undang saja
2. Faktor penegak hukum yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum
4. Faktor masyarakat yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan
5. Faktor kebudayaan yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan manusia hidup

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya oleh karena merupakan esensi dari penegak hukum, juga merupakan tolak ukur dari efektivitas penegak hukum.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Soejono Soekanto, *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, PT.RajaGrafindo Persada, Jakarta halaman 21-22

<sup>7</sup>*Ibid* halaman 8-10

GBHN 1999 (Kondisi Umum Supremasi Tentang Hukum) dinyatakan bahwa bidang hukum terjadi perkembangan yang kontroversial, disatu pihak produk materi hukum pembinaan aparatur, sarana dan prasarana hukum menunjukkan peningkatan. Namun dipihak lain di imbangi dengan peningkatan integritas moral dan propesionalisme aparat penegak hukum, kesadaran hukum, mutu pelayanan, serta tidak adanya kepastian dan keadilan hukum, sehingga supremasi hukum belum dapat diwujudkan.

Tekad untuk memberantas segala bentuk penyelewengan sesuai tuntutan reformasi seperti korupsi, kolusi dan nepotisme serta kejahatan ekonomi keuangan dan penyalahgunaan kekuasaan belum diikuti dengan langkah-langkah nyata dan kesungguhan pemerintah serta aparat penegak hukum dalam menerapkan dan menegakkan hukum, dan terjadinya campur tangan dalam proses peradilan serta tumpang tindih serta kerancuan hukum mengakibatkan terjadinya krisis hukum. Berdasarkan gambaran tentang kondisi umum pada GBHN 1999 di atas maka dapat diidentifikasi beberapa kelemahan dan hambatan dalam rangka penegakan supremasi hukum saat ini yaitu antara lain:

1. Belum sempurnanya perangkat hukum

Perangkat hukum yang tidak jelas serta terdapatnya kekosongan atau rancu dapat menjadi hambatan dalam proses penegakan hukum. Sistem hukum harus dapat menampung dan memecahkan permasalahan yang terjadi atau yang timbul dalam praktek penegakan hukum.

## 2. Masih rendahnya integritas moral aparat penegak hukum

Aparat penegak hukum dalam melaksanakan tugas dan fungsinya yang merujuk pada kesatuan kelompok penegak hukum sering disebut dengan catur wangsa terdiri dari polisi, jaksa, hakim dan pengacara. Keempatnya telah dianggap sebagai orang-orang yang menegakkan hukum dan keadilan. Bahkan kadang-kadang mereka disebut juga dengan pendekar hukum. Setiap aparat dalam komponen catur wangsa wajib peduli dan langsung berkepentingan pada perkembangan mutakhir negara. Kepedulian itu terutama berkenaan dengan cita-cita reformasi sebagaimana yang telah tumbuh dalam masyarakat luas. Salah satu agendanya yang mendesak adalah memberantas dan mengakhiri kejahatan kemasyarakatan dan kenegaraan berupa korupsi, Kolusi dan nepotisme (KKN).

## 3. Penegak hukum yang kurang profesional

Proses penegakan hukum, profesionalisme dalam arti kecakapan dan keterampilan serta kemampuan intelektual dalam bidang tugasnya sangat diperlukan bagi setiap aparat penegak hukum agar ia mampu melaksanakan tugasnya dengan cepat, tepat, tuntas, dan memenuhi rasa keadilan masyarakat.

Kenyataannya harus diakui bahwa masih ada aparat penegak hukum, penyidik, atau penuntut umum dan hakim yang kurang profesional sehingga penanganan kasus sering terlambat dan bahkan karena ketidakcermatan dalam penanganan kasus dapat berakibat kegagalan dalam penuntutan di pengadilan. Ini menyebabkan kadang kala timbul reaksi dari pencari keadilan pada saat perkara digelar di pengadilan. Upaya mengatasinya disamping penyempurnaan,



rekrutmen pegawai juga perlu dilaksanakan pelatihan pendidikan bagi aparat penegak hukum.

#### 4. Masih rendahnya penghasilan aparat penegak hukum

Terdapat suatu hal yang di lemetis pada diri aparat penegak hukum disatu sisi dalam melaksanakan tugas dan fungsinya ia berkewajiban untuk melaksanakan tugas dengan jujur, adil dan sesuai dengan aturan hukum yang berlaku. Disisi lain penghasilan yang diterimanya tidak memenuhi kebutuhan hidupnya dan keluarganya, sehingga dengan alasan gaji atau penghasilan yang tidak cukup aparat penegak hukum melakukan penyimpangan atau penyalahgunaan wewenang.

#### 5. Masih rendahnya tingkat kesadaran hukum masyarakat

Kesadaran hukum masyarakat yang masih rendah dapat menjadi hambatan bagi proses penegakan hukum. Hal ini dapat di lihat dari masih adanya rasa enggan warga masyarakat untuk menyampaikan laporan atau menjadi saksi atas terjadinya suatu proses penegakan hukum. Memang diakui bahwa hal diatas tidak semata-mata menggambarkan rendahnya kesadaran hukum masyarakat, karena masih ada faktor lain seperti belum adanya jaminan perlindungan terhadap saksi.

#### 6. Kurangnya sarana dan prasarana

Proses penegakan hukum sarana dan prasarana hukum mutlak diperlakukan untuk memperlancar dan terciptanya kepastian hukum. Sarana dan prasarana hukum yang memadai dimaksudkan untuk mengimbangi kemajuan Teknologi dan Globalisasi yang telah mempengaruhi tingkat kecanggihan kriminalitas seperti kejahatan pembobolan Bank, dengan menggunakan teknologi

komputer, kejahatan pemalsuan uang dengan menggunakan peralatan canggih, dan sebagainya, demikian juga dengan kejahatan pencucian uang.

#### 7. Terjadinya campur tangan pemerintah dalam proses peradilan

Dimasa lalu sudah menjadi opini publik bahwa campur tangan pemerintah (Eksekutif) terhadap proses pengadilan terjadi disebabkan belum adanya kemandirian instansi penegak hukum, terutama instansi pengadilan. Hal ini terjadi dalam Perundang-Undangan masih ada celah yang memungkinkan tidak mandirinya instansi pengadilan, seperti ketentuan yang terdapat dalam Pasal 11 ayat 1 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman, yang menyatakan : Badan-badan yang melakukan peradilan tersebut pada Pasal 10 ayat 1, organisatoris administratif dan finansial berada di bawah kekuasaan masing-masing departemen yang bersangkutan.<sup>8</sup>

Beberapa upaya meningkatkan peranan masyarakat dalam penegakan hukum adalah sebagai berikut :

1. Masyarakat harus menyadari bahwa dalam proses penegakan hukum bukan merupakan tanggung jawab aparaturnya penegak hukum semata, tetapi merupakan tanggung jawab masyarakat dalam upaya menghadapi, menanggulangi berbagai bentuk kejahatan yang merugikan dan meresahkan masyarakat itu sendiri.
2. Dari doktrin ketahanan dan keamanan nasional, dimasyarakat telah dibentuk HANRA (Pertahanan Rakyat Sementara) dan HANSIP (Pertahanan Sipil)

---

<sup>8</sup>H.Chairuman harahap, *Supremasi Hukum*, Cita pustaka media, Jakarta: 2003, halaman 31-38

3. Dalam proses penegakan hukum anggota masyarakat sangat berperan dalam mengungkapkan pelanggaran/kejahatan yang terjadi selaku saksi dalam perkara tersebut. Kesadaran untuk menjadi saksi dan melaporkan peristiwa pelanggaran, kejahatan kepada aparatur GAKKUM dalam hal ini Kepolisian dan aparatur kejaksaan untuk pidana khusus merupakan kewajiban hukum setiap warga negara/anggota masyarakat yang baik.
4. Masyarakat dilarang menghakimi sendiri apabila terjadi pelanggaran/kejahatan di daerahnya.
5. Peranan masyarakat dalam proses penegakan hukum ini sangat diharapkan dan dilindungi oleh hukum. Khusus dalam lingkungan masyarakat/individu memiliki hak atas lingkungan hidup yang baik artinya apabila ada kerusakan lingkungan, pencemaran lingkungan ia/mereka berhak menuntut perusak/pencemar lingkungan sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Ketentuan Pokok Lingkungan Hidup
6. Penerangan hukum, penyuluhan hukum yang dilakukan oleh instansi pemerintah selam ini ditujukan juga agar masyarakat menyadari hak dan kewajibannya termasuk peran serta tanggung jawabnya dalam proses penegakan hukum
7. Dengan penerangan dan penyuluhan hukum tersebut digarapkan individu, kelompok masyarakat, pemuka masyarakat, dan organisasi sosial lainnya memahami peran dan tanggung jawabnya dalam setiap proses penegakan hukum

8. Proses penegakan hukum secara tepat, sederhana dan biaya ringan akan dapat terwujud apabila didukung sepenuhnya oleh sikap dan tindak seluruh jajaran aparaturnegara
9. Banyak ketentuan yang dapat digunakan sebagai dasar mempercepat proses penegakan hukum secara tepat, sederhana dan biaya ringan antara lain :
  - a) Pasal 50 KUHP
  - b) Pasal 326 KUHP
  - c) Pasal 234 ayat (1) KUHP
  - d) Pasal 248 KUHP
  - e) Pasal 257 KUHP
10. Penambahan sarana, dana, dan prasarana dalam perangkat proses penegakan hukum perlu terus diselenggarakan oleh pemerintah. Hal ini mencegah timbulnya biaya yang memberatkan masyarakat yang terlibat proses penegakan hukum tersebut.
11. Pada tahap penyelidikan dan penyidikan proses cepat, sederhana, dan biaya ringan juga berlaku. Karena para saksi dan saksi korban hendaknya mendapat pelayanan dan perhatian yang sungguh-sungguh oleh aparaturnegak hukum, mulai dari saat penyampain laporan, penyelidikan, penyidikan, penggeledahan, penyitaan maupun dalam proses penangkapan terdakwa agar tetap dilaksanakan sesuai ketentuan yang berlaku dan selalu memperhatikan harkat dan martabat manusia, mengayomi masyarakat secara tepat, lugas, dan propesional

12. Peranan dan wewenang masyarakat dalam melakukan koreksi, penilaian dan pengawasan terhadap tindakan yang dilakukan aparat penegak hukum (penyidik, penuntut umum) dengan melalui lembaga pra peradilan
13. Masih seringnya kita temui tindakan aparat penyelidik, penyidik yang melakukan penganiayaan, pemukulan terhadap tersangka selama proses pemeriksaan pada tahap penyelidikan maupun penyidikan
14. Harus diakui pula beberapa anggota masyarakat atau penasihat hukum yang belum sepenuhnya mendukung terwujudnya proses peradilan yang tepat, sederhana, dan biaya ringan
15. Khusus terhadap media masa yang menjadi sarana komunikasi masyarakat, disamping telah banyak peranan yang positif dalam proses penegakan hukum namun perlu dicatat bahwa masih banyak kita jumpai sementara media cetak telah membentuk opini umum yang tidak pad tempatnya tentang suatu kasus perkara, menilai putusan pengadilan tingkat pertama, tingkat banding, maupun kasasi bahkan kita pun menemui data-data yang dapat di kualifikasikan sebagai *trial by the press* (di uji coba oleh pers) seperti kasus Ria Irawan putusan PK kasus Kedungombo dan lain-lain
16. Disamping media cetak kita pun sering menemukan pendapat beberapa anggota/kelompok masyarakat yang dimuat dalam majalah/media cetak yang isinya menilai keputusan pengadilan secara sepihak

17. Dalam tahap penuntutan dan pemeriksaan disidangkan pengadilan asas pengadilan yang cepat, sederhana dan biaya ringan agar diterapkan dengan sungguh-sungguh.<sup>9</sup>

## **B. Angkutan umum**

Seiring dengan semakin maraknya jenis angkutan umum dari kendaraan roda dua, tiga, atau empat sampai dengan bermotor kita perlu mengetahui apakah sebenarnya angkutan-angkutan umum tersebut legal atau tidak. Angkutan umum adalah salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari kendaraan pribadi.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada Pasal yang secara tegas melarang beroperasinya angkutan umum beroda dua atau beroda tiga. Dalam Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 hanya menyebutkan bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum.

Sebelum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disahkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengangkut orang menyebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan semua peraturan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan

---

<sup>9</sup>Soejono, *Kejahatan Dan Penegakan Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta: halaman 3-11

Jalan dinyatakan tetap dan berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru.

Selain Peraturan Perundang-Undangan di tingkat pusat dasar hukum angkutan umum juga banyak diatur melalui peraturan daerah membolehkan beroperasinya angkutan umum roda dua (Ojek Sepeda Motor dan Ojek Sepeda) dan roda tiga (Bajai Dan Bemo) sementara daerah lainnya sudah melarang.

Kementerian dan komunikasi dan informatika memutuskan tidak akan memblokir aplikasi angkutan daring (*Online*) grab atau uber. Alasannya ada keinginan masyarakat untuk mempertahankan jenis transportasi yang dinilai lebih nyaman dan terjangkau tersebut.

Pertama merujuk Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM), yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Kedua berdasarkan Pasal 73 kendaraan bermotor umum yang diregistrasikan dapat dihapus dari daftar registrasi dan identifikasi kendaraan umum atas dasar usulan pejabat yang berwenang memberi izin angkutan umum. Ketiga, berdasarkan Pasal 77 ayat 4 untuk mendapatkan SIM (Surat Izin Mengemudi) kendaraan bermotor umum calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. Keempat, sesuai Pasal 83 persyaratan khusus bagi pengemudi angkutan umum adalah lulus ujian teori yang meliputi pengetahuan tentang pelayanan angkutan umum, fasilitas umum dan fasilitas sosial, pengujian kendaraan bermotor, tata cara mengangkut orang dan atau barang. Kelima, Pasal 30 yakni

waktu kerja pengemudi angkutan umum paling lama delapan jam sehari. Setelah pengemudi selama empat jam berturut-turut wajib beristirahat minimal 30 menit. Keenam, Pasal 92 setiap perusahaan angkutan umum yang tidak patuh ketentuan waktu kerja, waktu istirahat, pergantian pengemudi, dapat dikenai sanksi administratif. Berupa tertulis, pemberian denda administratif, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin.

Ketujuh, Pasal 124 yakni pengemudi angkutan umum harus patuh batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum. Kedelapan, berdasarkan Pasal 185 subsidi angkutan penumpang umum dapat diberi oleh pemerintah termasuk PEMDA (Pemerintah Daerah). Kesembilan, sesuai Pasal 186-189 kewajiban perusahaan angkutan umum adalah wajib mengangkut sesuai dengan kesepakatan, wajib kembalikan biaya angkut jika terjadi pembatalan, wajib ganti kerugian yang diderita penumpang, wajib mengasuransikan.

Kesepuluh Pasal 197 yakni pemerintah termasuk PEMDA wajib memberikan jaminan pelayanan perlindungan pemantauan dan evaluasi baik kepada pengguna maupun pengusaha jasaangkutan umum. Kesebelas, berdasarkan Pasal 121 setiap pengusaha atau pengemudi angkutan umum wajib mencegah terjadi pencemaran udara dan kebisingan. Kedua belas, Pasal 125 yaitu perusahaan angkutan umum wajib melaksanakan program ramah lingkungan menyediakan sarana LLAJ yang ramah lingkungan, memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi angkutan umum, memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum dan mematuhi baku buku lingkungan hidup.



Ke tigabelas, Pasal 234 yaitu pengemudi angkutan umum yang lalai atau bersalah, bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan tidak berlaku jika adanya keadaan memaksa diluar kemampuan pengemudi, disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga dan/atau disebabkan gerakan orang atau hewan meski telah diambil tindakan pencegahan. Keempat belas, berdasarkan Pasal 237 perusahaan angkutan umum wajib ikuti program kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya tas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan. Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan orang di pekerjaan sebagai awak kendaraan.

Ke limabelas, sesuai Pasal 242 perusahaan angkutan umum wajib memberikan perlakuan khusus pada disabilitas, manula, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit. Keenam belas, Pasal 254 pemerintah termasuk Pemda wajib melakukan pembinaan terhadap manajemen usaha angkutan umum untuk tingkatkan kualitas pelayanan, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran. Perusahaan angkutan umum wajib berbadan hukum yang berbentuk BUMN, PT dan KOPERASI sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.<sup>10</sup>

### **C. Luka-luka dan Kematian**

Menurut Pasal 229 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LAAJ) kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat tergolong kecelakaan lalu lintas berat.

---

<sup>10</sup>*Dasar Angkutan Umum Dengan-16html?M* Diakses Pada Tanggal 04 Januari 2019 Pukul 09:30

Kemudian dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ diatur bahwa setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat diancam dengan penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak 10 juta. Yang dimaksud dengan luka berat dijelaskan didalam penjelasan Pasal 229 ayat (4) UU LAAJ yaitu luka yang mengakibatkan korban:

- a) Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut
- b) Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerja
- c) Kehilangan salah satu pancaindra
- d) Menderita cacat berat atau lumpuh
- e) Terganggu daya fikir selama 4 minggu lebih
- f) Gugur atau matinya kandungan perempuan
- g) Luka yang membutuhkan perawatan dirumah sakit lebih dari 30 hari

Pengertian luka berat dalam UU LAAJ ini tidak jauh berbeda dengan ketentuan Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Sedangkan yang dimaksud luka ringan dijelaskan dalam penjelasan Pasal 229 ayat (3) UU LAAJ sebagai berikut: “Yang dimaksud dengan luka ringan adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap rumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat”

Ketentuan pidana untuk pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan tidak diatur dalam UU LAAJ. Kecelakaan lalu lintas dengan luka ringan, dapat ditindak jika disertai dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (3) UU LAAJ yang

menyatakan ”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 Tahun dan denda paling banyak 8 juta rupiah.”

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

- a. Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan
- b. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan
- c. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian diatas.

### **BAB III**

#### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Pengaturan Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang**

Tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Adapun pertimbangan dibentuknya Undang-Undang ini diantaranya, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah. Dipertimbangkan juga bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan saat ini hingga perlu diganti dengan Undang-Undang yang baru.<sup>11</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14

---

<sup>11</sup>Ruslan Renggong. 2016. *Hukum Pidana Khusus*, Prenadamedia: Jakarta. halaman 210

Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah Clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 Pasal, menjadi 22 bab dan 326 Pasal.

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

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

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

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

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

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

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

Berikut adalah isi Pasal yang mendapatkan respon beragam dan menjadi perdebatan di masyarakat, beberapa Pasal tersebut adalah sebagai berikut :

**Tabel I :**

Ketentuan	Isi	Catatan
107 ayat (2)	Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib	Jika alasannya adalah untuk keselamatan, maka harus diyakinkan

	menyalakan lampu utama pada siang hari	hubungan langsung lampu dengan keselamatan pengendara. Selain itu dukungan data-data mengenai penyebab kecelakaan di jalan raya
112 ayat (3)	Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.	Seberapa banyak sarana yang telah disediakan
273 ayat (1)	Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)	Kementerian PU mempermasalahkan pasal pidanaan penyelenggara jalan yang memang secara hukum tidak berdasarkan konsep yang kuat. Fungsi pemerintahan, termasuk penyelenggaraan jalan, pada prinsipnya adalah pelaksanaan undang-undang. Wajarkah aturan perundangan yang memidanakan pelaksana undang-undang?
Bab XIII	pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu	Hal ini cukup menarik untuk digaris bawahi,

	lintas dan angkutan jalan	karena tidak cukup jelas mengapa harus ada pengaturan tersendiri dalam UU Lalu Lintas dan Jalan Raya menyangkut sektor industri dan pengembangan teknologi.
302	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).	Seberapa banyak sarana halte yang disediakan pada satu trayek angkutan umum. Kita bisa bercermin pada wilayah-wilayah di daerah khususnya di luar Pulau Jawa
310	Terkait dengan kelalaian pengemudi hingga mengakibatkan korban jiwa	Sudah diatur dalam Pasal 359 KUHP

<sup>12</sup>

<sup>12</sup><https://www.bantunhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun2009-tentanglululintasdanangkutanjalan>, diakses pada 12 februari 2019 pukul 15:30 wib



Norma-norma peraturan tanpa adanya sarana pendukung seperti struktur keorganisasian yang memiliki kewenangan untuk melaksanakan pastinya akan berjalan tidak efektif dan efisien. Selain itu, budaya dalam melakukan dan melaksanakan norma-norma peraturan juga harus dinilai, apakah memang sudah tepat masyarakat dapat melaksanakan. Hal ini berkaitan dengan bagaimana nantinya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di implementasikan. Melihat hal ini maka kita dapat menggunakan pendekatan substansi, struktural, dan kultural.

Secara substansi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 masih dapat diperdebatkan. Mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis, nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pada pidana, pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya. Pertanyaan-pertanyaan ini adalah untuk lebih mendalami apakah peraturan ini dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan. Selain itu, apakah norma peraturan tersebut memang lahir dari masyarakat, hal ini guna menjawab kebutuhan siapa yang memang harus dipenuhi. Dengan memperhatikan ini, maka kita dapat melihat apakah suatu peraturan ini akan efektif dan efisien jika dilaksanakan.

Secara struktur, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah menjelaskan mengenai pihak yang terkait. Jika kita cermati maka kita dapat melihatnya sebagai berikut :

1. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

2. Urusan di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan.
3. Urusan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab dibidang industri.
5. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi, dan
6. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh kepolisian negara republik indonesia.
7. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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

Nomor 22 Tahun 2009 ini maka kita bisa mempertanyakan seberapa banyak rambu-rambu dan fasilitas-fasilitas penunjang di jalan raya. Harus diingat, pemberlakuan Undang-Undang tidak hanya pada satu wilayah saja namun berlaku bagi seluruh wilayah Indonesia, apa yang akan terjadi nantinya jika diterapkan di Kalimantan atau bahkan Papua. Struktur itu harus mampu menunjang masyarakat agar dapat melaksanakannya.<sup>13</sup>

Pelanggaran lalu lintas juga merupakan suatu tindak pidana khusus. Hukum pidana khusus diatur dalam Undang-Undang di luar Undang-Undang hukum pidana umum. Penyimpangan ketentuan hukum pidana yang terdapat dalam Undang-Undang Pidana itu hukum tindak pidana khusus atautkah bukan, sehingga dapat dikatakan hukum pidana khusus adalah Undang-Undang Pidana atau pidana yang diatur dalam Undang-Undang Pidana tersendiri.<sup>14</sup>

Seperti contohnya kecelakaan lalu lintas yang juga merupakan suatu tindak pidana khusus. Kecelakaan tersebut terjadi pada tanggal 11 September 2018 sekitar pukul 16:30 wib, di jalan Thamrin depan kuburan Medan. Kecelakaan tabrakan lalu lintas ini terjadi pada sore hari, cuaca cerah, lalu lintas sedang, jalan beraspal satu arah, kecelakaan tunggal antara MPU Morina 81 BK-1012-HG yang dikemudikan oleh Frans Pasaribu (laki-laki), umur 60 tahun, pekerjaan supir, alamat Gang Sesar Medan Amplas kontra TIANG BALIHO di pinggir jalan depan kuburan. Sebelum terjadi kecelakaan lalu lintas MPU Morina 81 BK 1012-HG melintas di jalan Thamrin dari arah utara menuju arah selatan dengan jalan berugal-ugalan dan kecepatan tinggi, di TKP (Tempat Kejadian

---

<sup>13</sup>*ibid*

<sup>14</sup>Aziz Syamsuddin, 2011, *Tindak Pidana Khusus*, Sinar Grafika, Jakarta, halaman 12

Perkara) pengemudi hilang kendali atau *out to control* dan mengarah kekanan sehingga menabrak tiang baliho yang di pinggir jalan depan kuburan dan terjadilah kecelakaan lalu lintas. Dari contoh kasus tersebut bisa dilihat bahwa masih kurangnya kesadaran pengemudi akan pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas, dengan tidak ugal-ugalan sebagaimana yang dikatakan oleh saksi-saksi. Selain itu masih banyak angkutan kota yang menurunkan penumpang tidak pada tempatnya (terminal), dikarenakan masih kurangnya fasilitas yang diberikan pemerintah.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan korban luka-luka dan meninggal dunia, adapun daftar korban kecelakaan lalu lintas tersebut adalah:

1. Sri Murti, perempuan, 53 tahun, pekerjaan ibu rumah tangga (IRT), alamat Jalan Kongsu Perumahan Bunga Nabonta Medan, selaku penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka ringan
2. Regina Ade Putri, perempuan, umur 16 tahun, pekerjaan pelajar, alamat Jalan Kongsu Perumahan Bunga Nabota Medan, selaku penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka ringan
3. Sapawiyah, perempuan, umur 41 tahun, pekerjaan ibu rumah tangga, alamat Jalan K,H Dewantara Nomor 03 Pasar Binanga Padang Lawas, selalu penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka ringan.
4. Dermawani Fitriah, perempuan, umur 3 tahun, alamat Jalan K,H Dewantara Nomor 03 Pasar Binanga Padang Lawas, selalu penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka ringan.

5. Saharuddin, laki-laki, umur 48 tahun, pekerjaan supir, alamat Dusun VI Kelurahan Gempolan Kecamatan Sei Bamban Sergei selaku penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka ringan.
6. Frans Pasaribu, laki-laki, umur 60 tahun, pekerjaan supir, alamat Gg Sesar Medan Amplas selaku pengemudi MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka ringan
7. Mr. X selaku penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia mengalami luka-luka dan meninggal dunia (MD)
8. Ariani, perempuan, umur 52 tahun, pekerjaan ibu rumah tangga, alamat musyawarah B pasar 2 saentis, selaku penumpang MPU Morina 81 BK 1012-HG, ia nya mengalami kaki kanan patah, tangan kanan patah, kepala bocor mata luka, hidung keluar darah, berobat ke Rumah Sakit Umum Pringadi ke Rumah Sakit Sari Mutiara lanjut ke Rumah Sakit umum H. Adam Malik, ia mengalami luka berat.

Kerugian materil yang diakibatkan dari kecelakaan lalu lintas MPU Morina 81 BK 1012-HG sekitar Rp 1.000.000.000 (Satu Juta Rupiah). Sejauh ini daftar nama korban diatas belum mendapat ganti rugi sebagai mana yang harusnya ia dapat, berikut penjelasan mengenai ganti rugi bagi korban.<sup>15</sup>

Perlindungan korban khususnya hak korban untuk memperoleh ganti rugi merupakan bagian integral dari hak asasi dibidang kesejahteraan dan jaminan sosial (*social security*). Hal ini mendapat pengakuan dalam deklarasi universal hak asasi manusia yaitu Pasal 25 ayat 1 yang menyatakan: “Setiap orang berhak

---

<sup>15</sup>Hasil wawancara dengan bapak AIPTU M.Noer (MIN LAKA), Medan hari kamis 07 februari 2019 pukul 09:20 wib

atas suatu standar kehidupan yang memadai untuk kesehatan dan kesejahteraan dirinya serta keluarganya, termasuk makanan, pakaian, rumah, dan perawatan kesehatan serta pelayanan sosial yang diperlukan dan hak atas keamanan pada masa menganggur, sakit, tidak mampu bekerja, menjanda, lanjut usia, atau kekurangan nafkah lainnya dalam keadaan di luar kekuasaannya. ”Perlindungan korban dalam peradilan pidana menurut ketentuan hukum positif berusaha di kritik dari sisa pendekatan kritis bekerjanya Perundang-Undangan tersebut untuk diurgensikan dengan harapan citra hukum yang melindungi dan berkeadilan.”

Barda Nawawi Arief mengemukakan bahwa hukum pidana positif saat ini lebih menekankan pada perlindungan korban *'in abstrakto'* dan secara tidak langsung. Hal ini dikarenakan tindak pidana positif menurut hukum pidana positif tidak dilihat sebagai perbuatan menyerang/melanggar kepentingan hukum seseorang (korban) secara pribadi dan konkret, tetapi hanya di lihat sebagai pelanggaran norma/tertib umum *in abstrakto*. Oleh karena itu pertanggung jawaban pidana terhadap korban bukanlah pertanggung jawaban terhadap kerugian/penderitaan korban secara langsung atau konkret tetapi lebih tertuju kepada pertanggung jawaban pribadi.

Dapat dikemukakan contoh bahwa dalam penegakan hukum pidana reaksi terhadap pelaku delik diambil sepenuhnya oleh negara melalui badan penegak hukumnya yang bekerja terintervensi oleh berbagai kepentingan yang sering kali tanpa merasa perlu mengikutsertakan korban dengan pengecualian pada delik-delik aduan terhadap keputusan yang diambil oleh penegak hukum.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup>Maya indah. *Perlindungan Korban*,Kencana, Jakarta:2014 halaman 133-134

Menurut Pasal 1 angka 22 KUHP, bahwa ganti kerugian adalah hak seorang untuk mendapat pemenuhan atas tuntutan yang berupa imbalan sejumlah uang karena ditangkap, ditahan, dituntut, ataupun di adili tanpa alasan yang berdasarkan Undang-Undang atau karena kekeliruan mengenai orangnya atau hukum yang diterapkan menurut cara yang diatur dalam Undang-Undang. Jadi apabila diperhatikan bunyi Pasal 1 angka 22 KUHP di atas, maka beberapa hal yang dapat diketahui tentang tuntutan ganti kerugian, yaitu :

- a. Ganti kerugian merupakan hak tersangka atau terdakwa
- b. Hak untuk pemenuhan berupa imbalan sejumlah uang
- c. Hak atas imbalan sejumlah uang tersebut diberikan kepada tersangka atau terdakwa atas dasar. Yang pertama yaitu karena terhadapnya dilakukan penangkapan, penahanan, penuntutan atau peradilan tanpa alasan berdasarkan Undang-Undang. Yang kedua yaitu karena tindakan lain tanpa alasan berdasarkan Undang-Undang. Yang ketiga adalah karena kekeliruan mengenai orang atau hukum yang diterapkan.<sup>17</sup>

Terlebih lagi korban tersebut mengalami luka-luka dan kematian. Dijelaskan dalam Pasal 333 KUHP berbunyi:“Jika perbuatan itu mengakibatkan luka-luka berat, maka yang bersalah dikenakan pidana penjara paling lama sembilan tahun ”(ayat 2)“ Jika perbuatan itu mengakibatkan mati, dikenakan pidana penjara paling lama dua belas tahun”(ayat 3).<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup>Andi Sofyan, Abd Asis, *Hukum Acara Pidana*, PRENADAMEDIA GROUP, Jakarta: halaman 199

<sup>18</sup>Jur Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta: halaman 202

Sebagaimana kasus tersebut mengakibatkan korban luka-luka dan kematian dimana pengemudi tersebut dikenakan pelanggaran pasal 310 ayat 4 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi : Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000.00 (dua belas juta rupiah).

Kecelakaan saat ini sangat sering terjadi, terlebih lagi di kota-kota besar khususnya di Medan Sumatera Utara. Berikut adalah angka kecelakaan di kota Medan dari tahun 2015 hingga 2018 :

**Tabel II**

<b>TAHUN</b>	<b>LAKA</b>	<b>MD</b>	<b>LB</b>	<b>LR</b>	<b>RUMAT</b>
2015	1598	251	938	868	2.247.024.000
2016	1651	221	874	1087	1.750.515.000
2017	1437	249	763	921	2.076.245.000
2018	1424	257	744	995	2.690.853.000

**Keterangan:**

LAKA : Jumlah Kecelakaan

MD : Korban Meninggal Dunia

LB : Luka Berat

LR : Luka Ringan

RUMAT : Kerugian Matetil.



Dari tabel diatas kecelakaan lalu lintas yang paling banyak terjadi yaitu pada Tahun 2016, sedangkan untuk korban meninggal dunia sendiri paling banyak terjadi pada tahun 2018.<sup>19</sup>

Didalam Undang-Undang itu sendiri di perintahkan agar beberapa hal diatur secara khusus didalam Peraturan Pemerintah yang hingga kini belum ada juga. Hal-hal tersebut mencakup :

1. Kecepatan maksimal bagi beberapa macam kendaraan (Pasal 3 ayat 1)
2. Perlombaan dan pacuan dijalan (Pasal 4 ayat 2)
3. Surat izin mengemudi (Pasal 7 ayat 1 dan 2)
4. Cara belajar dan memberikan pelajaran mengemudi kendaraan bermotor (Pasal 8 ayat 2)
5. Jam mengemudi bagi pengemudi kendaraan motor umum (Pasal 9)
6. Surat nomor kendaraan dan surat coba kendaraan (Pasal 10 ayat 4)
7. Pengujian kendaraan dan pengecualiannya (Pasal 11 ayat 1 dan ayat 4)
8. Pengangkutan orang bagi keperluan pariwisata (Pasal 20)
9. Hak dan kewajiban pengusaha kendaraan umum, pegawainya, maupun penumpang (Pasal 25 ayat 2 dan ayat 3)
10. Persyaratan, permohonan, pemberian, penolakan dan perubahan izin usaha angkutan orang dan barang serta bengkel umum (Pasal 29 ayat 1)
11. Pejabat penyidik (Pasal 35 ayat 1)
12. Pengecualian bagi kendaraan angkutan bersenjata dan lain-lain (Pasal 38,a-b-c)

---

<sup>19</sup>Hasil wawancara dengan bapak AIPTU M.Noer (MIN LAKA), pada tanggal 08 februari 2019 pukul 10:00 wib

Tidak adanya peraturan pelaksanaan sebagaimana diperintahkan tersebut, akan mengganggu keserasian antara ketertiban dengan ketentraman dibidang lalu lintas dan angkutan jalan raya, yang sangat merugikan petugas maupun para pemakai jalan raya yang biasanya menjadi korban. Tidak adanya peraturan pelaksanaan sebagaimana diperintahkan oleh Undang-Undang, kadang-kadang diatasi dengan jalan mengeluarkan peraturan pelaksanaan yang derajatnya jauh lebih rendah dari apa yang diatur dalam Undang-Undang. Suatu contoh adalah keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor Dd.1/2/22/1972 tentang “Persyaratan dan Ketentuan-Ketentuan lain” untuk mengusahakan sekolah pengemudi kendaraan bermotor dalam wilayah daerah khusus ibukota Jakarta, yang ditetapkan pada tanggal 22 Mei 1972 dan diumumkan didalam lembaran daerah 1972 Nomor 50. Didalam Pasal 8 ayat 2 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 yang mengatur soal itu ditegaskan bahwa peraturannya adalah Peraturan Pemerintah.<sup>20</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur juga ketentuan mengenai angkutan orang dan barang dengan kendaraan bermotor dijalan yang memerlukan peraturan pelaksanaannya.

Penyelenggaraan angkutan orang dan barang dengan kendaraan bermotor dijalan pada dasarnya bertujuan untuk memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi unsur keamanan keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan dijalan. Peraturan pemerintah ini mengatur mengenai kewajiban pemerintah menyediakan kebutuhan angkutan umum yang selamat, aman,

---

<sup>20</sup> Soerjono Soekanto, *faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, PT RajaGrafiKa Persada, Jakarta : halaman 15-16

nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat. Peraturan mengenai rencana umum jaringan trayek yang keseluruhannya merupakan satu kesatuan dari jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum yang terintegrasi dan berjenjang mulai dari nasional ke provinsi, ke kota dan/atau ke kabupaten. Selanjutnya diatur pula bahwa pengawasan terhadap muatan barang di jembatan timbang dan/atau di jalan secara insidental yang dilakukan oleh penyidik pegawai negeri sipil atau polisi Negara Republik Indonesia secara bersama-sama.

Peraturan mengenai pemberian subsidi didalam Peraturan Pemerintah ini diberikan kepada angkutan penumpang umum dengan kendaraan bermotor untuk tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu melalui pemberian selisih biaya operasional maupun biaya keseluruhan pengoperasian angkutan umum dengan kendaraan bermotor. Didalam Peraturan Pemerintah ini juga diatur mengenai kewajiban baik dari perusahaan angkutan umum termasuk kewajiban untuk menyediakan fasilitas pelayanan penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit, serta sanksi administratif bagi perusahaan angkutan yang tidak melaksanakan kewajibannya.<sup>21</sup>

Seperti halnya fasilitas parkir, fasilitas parkir dan terminal merupakan bagian penting total sistem transportasi. Perencanaan dan pendesainan fasilitas-fasilitas ini membutuhkan suatu pemahaman tentang karakteristik kendaraan, perilaku pengemudi, operasional parkir, dan karakteristik pembangkitan parkir dari tata guna lahan berbeda yang dilayani. Sebagai salah satu kegiatan kota yang rumit, parkir memperebutkan ruang parkir, baik parkir di jalan maupun luar jalan.

---

<sup>21</sup>Tim Permata Press, *Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, permata press, halaman 215

Idealnya seorang pengguna kendaraan bermotor ingin mendapatkan parkir persis didepan tempat yang dituju, untuk menghindari perlunya yang bersangkutan berjalan kaki, tetapi kemewahan ini tidak selalu memungkinkan. Ruang jalan lebih menguntungkan digunakan untuk lalu lintas yang bergerak.<sup>22</sup>

Namun pada kenyataannya fasilitas yang diberikan belum mencukupi rasa kepuasan masyarakat. Misalnya halte/tempat pemberhentian bus adalah tempat untuk menaikkan atau menurunkan penumpang bus, biasanya ditempatkan pada jarak 300 sampai 500 meter dan dipinggiran kota antara 500 sampai 1000 meter.

Semakin banyak penumpang yang naik turun disuatu tempat pemberhentian bus semakin besar dan semakin lengkap fasilitas yang disediakan. Untuk tempat pemberhentian yang kecil cukup dilengkapi dengan rambu lalu lintas saja, dan untuk pemberhentian besar bisa dilengkapi dengan atap dan tempat duduk bahkan bila diperlukan dapat dilengkapi dengan kios kecil untuk menjual surat kabar atau rokok. Banyak sekali angkutan-angkutan kota yang menyalahi aturan tersebut terbukti dengan angkutan kota yang menurunkan penumpang tidak pada tempatnya sehingga kadang kala menimbulkan kemacetan dan kemarahan pengemudi lain yang tiba-tiba harus berhenti mendadak. Selain Peraturan Pemerintah tersebut dikeluarkan juga Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

---

<sup>22</sup> C.Jotin khisty, B.Kent lall, *Dasar-dasar rekayasa transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta, halaman 246-247

Munculnya fenomena layanan angkutan gelap yang dalam mencari penumpang dengan menggunakan aplikasi teknologi atau yang kemudian publik menyebutnya sebagai taksi *online* telah menimbulkan kegamangan pada pengambil kebijakan, merasa gamang dalam bersikap. Kalau mengacu pada kondisi lapangan status kendaraan angkutan online itu sama dengan angkutan omprengan atau taksi gelap yang sering dirazia oleh polisi atau petugas dinas perhubungan itu sama-sama tidak berizin.

Namun masyarakat menyambutnya penuh antusias karena mudah didapat, dengan menggunakan mobil pribadi, dan harganya murah dibandingkan dengan taksi resmi. Menyikapi fenomena tersebut kementerian perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggara Angkutan Orang Dengan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek sebagai upaya untuk melegalkan angkutan gelap yang dalam mencari penumpang dengan menggunakan aplikasi teknologi tersebut.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 harusnya sudah terimplementasi 1 oktober 2016 lalu, namun dalam perjalanannya peraturan itu direvisi menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek.

Namun perlu diakui bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Maupun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 hanya mengatur soal angkutan roda empat, sedangkan ojek *online* belum memiliki legalitas, statusnya sama dengan ojek *online* pengkalan. Perbedaan substansial

antara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 ini salah satunya adalah soal penyebutan jenis angkutan berbasis aplikasi ini sebagai jenis angkutan sewa khusus, bukan taksi *online*.<sup>23</sup>

## **B. Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Angkutan Kota yang Menyebabkan Luka-Luka dan Kematian Penumpang**

Pada dasarnya program kegiatan penegakan hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman, dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri. Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan Pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359 : Barang siapa yang karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan , tetapi terhadap sebagian dari padanya ditentukan bahwa disamping kesengajaan itu orang juga sudah dapat di pidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP Pasal 359 : "Karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, matinya orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh si pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari kurang hati-hati atau lalai nya pelaku tersebut." Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya

---

<sup>23</sup> Hasil wawancara dengan bapak AIPTU M.Noer (MIN LAKA), pada tanggal 08 Februari 2019 pukul 10:00wib

menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak oleh diharapkan akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya meyebabkan orang luka sedemikian atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut.

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk Weet Boek Van Straffright yang disingkat dengan W.v.s (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut :”pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengaharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besar bahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menantang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin sewaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

Bukalah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor, dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara objektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu

tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan. Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesengajaan adalah kelalaian jenis dari pada kealpaan. Dasarnya adalah sama yaitu:

1. Adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana
2. Adanya kemampuan bertanggung jawab
3. Tidak ada alasan pemaaf

Pasal 3 UULAJ menyebutkan mengenai tujuan dari Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan yakni:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan model angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan agar dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggara pengangkutan dilakukan oleh pengemudi angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan



pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Namun pada kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materil) maupun kerugian yang secara immateril seperti kekecewaan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraannya secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Seperti contoh kasus kecelakaan yang terjadi di Jalan Thamrin Depan Kuburan Medan yang mana kecelakaan ini mengakibatkan penumpang luka-luka dan meninggal dunia.

Membicarakan permasalahan penegakan hukum tidak terlepas dari pemberlakuan hukum tersebut. Didalam hal ini antara kenyataan dan apa yang ada didalam peraturan selalu saja berbeda. Sebagaimana didalam hukum antara *Das Sollen* dengan *Das Sain* atau kenyataan dengan yang seharusnya selalu berbeda.

Sebagaimana yang menjadi tujuan dari hukum itu sendiri didalamnya harus ada keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan. Jadi hukum dituntut untuk mewujudkan nilai-nilai dan konsep-konsep tentang keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan tersebut.

Banyak sekali faktor yang mempengaruhi penegakan hukum adapun faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut :

1. Faktor hukumnya sendiri yang didalam nya tulisan ini dibatasi pada undang-undang saja
2. Faktor penegak hukumnya yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum
4. Faktor masyarakat yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan
5. Faktor kebudayaan yakni sebagai hasil karya cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup manusia.

Kelima faktor ini saling erat kaitan nya oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum juga merupakan tolak ukur dari efektivitas penegak hukum.<sup>24</sup>

Sebagaimana Hadist dari Ubadah Bin Shamit R.A Rasulullah Saw bersabda :”Kami membiat Rasulullah Saw berjanji setia untuk mendengar dan taat (kepada pemerintah) baik ketika kami semangat maupun ketika tidak kami sukai. Dan kami dilarang untuk memberontak dari pemimpin yang sah.” (HR.Bukhari 7199 dan Muslim 1709).

---

<sup>24</sup> Soejono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegak Hukum*, Jakarta, PT,Raja Grafindo Persada, Halaman 21-22

Sebelum membahas tentang penegakan hukum, perlu untuk diketahui faktor penyebab terjadinya kecelakaan tersebut. Adapun faktor tersebut adalah faktor manusia nya, faktor manusia adalah faktor yang paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku.

Lebih parahnya lagi jika pengendara pura-pura tidak tahu tentang peraturan berkendara dan berlalu lintas selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering tidak memperhatikan keselamatan dirinya dan orang lain. Bahkan tidak jarang ditemukan pengendara yang sengaja ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan. Tidak sedikit jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya diakibatkan kondisi pengendara dalam keadaan mengantuk bahkan mabuk hingga mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya. Contoh kelalaian pada manusia yang terjadi adalah lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, kecepatan tinggi.

Sebagaimana dalam Pasal 229 ayat (4) jo. Pasal 229 ayat (1) huruf c Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan, yakni kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Menurut Pasal 229 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat tergolong kecelakaan lalu lintas berat. Kemudian didalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan diatur bahwa setiap

orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10 juta.

Faktor penegakan hukum bukan saja hanya terletak pada pemerintahnya saja tetapi juga terletak pada manusia nya. Meningkatkan kesadaran manusia juga merupakan salah satu penegakan hukum yang dilakukan. Tapi bukan berarti kesalahan terjadinya kecelakaan lalu lintas hanya terletak pada manusia nya saja. Banyak juga kelalaian yang dilakukan pemerintah seperti dalam hal sarana dan prasarana lalu lintas. Misalnya penyediaan halte/tempat pemberhentian bus atau kondisi jalan yang tidak rata dan masih banyak lagi fasilitas yang belum terpenuhi.

Pendekatan baru dalam penegakan hukum berdasarkan Pasal 249 ayat (3) huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi : Dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung serta Pasal 272 ayat (1) untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat digunakan alat elektronik pada ayat (2) hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Pendekatan ini merupakan pendekatan yang sangat efektif sebagaimana diterapkan diberbagai negara didunia termasuk sudah juga di gunakan oleh negara tetangga Malaysia. Penegakan hukum seperti ini tidak dipandang bulu dan dapat bekerja secara terus menerus, 24 jam sehari, 7 hari seminggu. Untuk

meningkatkan efektifitas dari perangkat elektroniknya, biasanya perangkat dipindah-pindah dengan maksud agar masyarakat selalu diawasi. Pengalaman di Inggris menunjukkan bahwa penggunaan kamera kecepatan menurunkan 17 persen angka kecelakaan.

Pelanggaran yang bisa ditegakkan atau ditangkap dengan peralatan elektronik dalam hal ini bisa berupa kamera meliputi:

- a) Pelanggaran pelampauan batas kecepatan pada ruas jalan
- b) Pelanggaran lampu merah pada persimpangan yang dikendalikan dengan lampu lalu lintas.
- c) Pelanggaran terhadap hak atas penggunaan jalan di persimpangan
- d) Pelanggaran terhadap pengguna jalan//jalur bus (Busway) oleh kendaraan yang tidak boleh menggunakan jalur khusus bus tersebut
- e) Pelanggaran yang ditemukan petugas patroli yang menggunakan peralatan elektronik pada saat menjalankan tugas khususnya yang menggunakan kendaraan patroli
- f) Pelanggaran terhadap kewajiban membayar retribusi pengendalian lalu lintas
- g) Pelanggaran muatan pada jembatan timbang elektronik.

### **C. Kendala yang Dihadapi Kepolisian dalam Menghadapi Kasus**

#### **Kecelakaan Lalu Lintas**

Kendala kepolisian dalam menangani kasus kecelakaan di jalan Thamrin depan kuburan kota Medan, ini mulai dari penyidikan hingga kasus ini sampai ke tangan kejaksaan adalah sulitnya meminta keterangan dari saksi-saksi,

dikarenakan saksi-saksi masih dalam keadaan luka-luka atau sakit, selain itu kendala yang dihadapi adalah sulitnya meminta waktu untuk memberikan keterangan dikarenakan sibuk bekerja.<sup>25</sup>

Penyidikan suatu istilah yang dimaksudkan sejajar dengan pengertian *opsporing* (Belanda) dan *investigation* (Inggris) atau penyiasatan atau siasat (Malaysia). KUHAP memberi defenisi penyidikan sebagai berikut :”Serangkaian tindakan penyidikan dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya”.

Bahasa Belanda ini sama juga dengan *Opsporing*. Menurut De Pinto “Menyidik” (*Opsporing*) berarti ”Pemeriksaan permulaan oleh pejabat-pejabat yang untuk itu ditunjuk oleh Undang-Undang segera setelah mereka dengan jalan apapun mendengar kabar yang sekedar beralasan, bahwa ada terjadi suatu pelanggaran hukum”. Pengetahuan dan pengertian penyidikan perlu dinyatakan dengan pasti dan jelas karena hal itu langsung menyinggung dan membatasi hak-hak asasi manusia. Bagian-bagian hukum acara pidana yang menyangkut penyidikan adalah sebagai berikut:

1. Ketentuan tentang alat-alat penyidik
2. Ketentuan tentang diketahui terjadinya delik
3. Pemeriksaan ditempat kejadian
4. Pemanggilan tersangka atau terdakwa

---

<sup>25</sup>Hasil wawancara dengan bapak AIPTU M.Noer (MIN LAKA), pada hari Kamis tanggal 07 Februari 2019 pukul 09:30 wib

5. Penahanan sementara
6. Penggeledahan
7. Pemeriksaan atau interogasi
8. Berita acara (penggeledahan, interogasi, dan pemeriksaan di tempat)
9. Penyitaan
10. Penyampaian perkara
11. Pelimpahan perkara kepada penuntut umum dan pengembaliannya kepada penyidik untuk disempurnakan.<sup>26</sup>

Mengenai keterangan saksi dalam Pasal 171 KUHAP ditambahkan kekecualian untuk memberikan kesaksian dibawah sumpah. Yang pertama adalah anak yang umurnya belum cukup lima belas tahun dan belum pernah kawin, yang kedua adalah orang sakit ingatan atau sakit jiwa meskipun ingatan nya baik kembali.

Penjelasan Pasal tersebut dikatakan anak yang belum berumur lima belas tahun demikian juga orang yang sakit ingatan, sakit jiwa, sakit gila meskipun kadang-kadang saja yang dalam ilmu penyakit jiwa disebut *psychopaat*, mereka ini tidak dapat dipertanggung jawabkan secara sempurna dalam hukum pidana maka mereka tidak dapat diambil sumpah atau janji dalam memberikan keterangan, karena itu keterangan mereka hanya dipakai sebagai petunjuk saja. Dalam hal kewajiban saksi mengucapkan sumpah atau janji KUHAP masih mengikuti peraturan lama (HIR) dimana ditentukan bahwa pengucapan sumpah merupakan syarat mutlak suatu kesaksian sebagai alat bukti.

---

<sup>26</sup>Jur Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta:halaman120-121

Pasal 160 ayat (3) KUHAP dikatakan bahwa sebelum memberikan keterangan saksi wajib mengucapkan sumpah atau janji menurut cara agamanya masing-masing, bahwa ia akan memberikan keterangan yang sebenarnya dan tidak lain dari pada yang sebenarnya.

Pengucapan sumpah itu merupakan syarat mutlak, dapat dibaca dalam Pasal 161 ayat (1) dan (2) KUHAP sebagai berikut : ”Dalam hal saksi atau ahli tanpa alasan yang sah menolak untuk bersumpah atau berjanji sebagai mana dimaksud dalam Pasal 160 ayat (3) dan (4) maka pemeriksaan terhadapnya tetap dilakukan, sedang ia dengan surat penetapan hakim ketua sidang dapat dikenakan sandera ditempat rumah tahanan negara paling lama empat belas hari “ayat (1) “Dalam hal tenggang waktu penyanderaan tersebut telah lampau dan saksi atau ahli tetap tidak mau disumpah atau mengucap janji maka keterangan yang telah diberikan merupakan keterangan yang dapat menguatkan keyakinan hakim” ayat (2).

Penjelasan Pasal 161 ayat (2) tersebut menunjukkan bahwa pengucapan sumpah merupakan syarat mutlak. “Keterangan saksi atau ahli yang tidak disumpah atau mengucapkan janji tidak dapat dianggap sebagai alat bukti yang sah tetapi hanyalah merupakan keterangan yang dapat menguatkan keyakinan hakim”. Ini berarti tidak merupakan kesaksian menurut Undang-Undang bahkan juga tidak merupakan petunjuk, karena hanya dapat memperkuat keyakinan hakim. Sedangkan kesaksian atau alat bukti yang lain merupakan dasar atau sumber keyakinan hakim. Ketentuan tersebut dapat dibandingkan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi Pasal 17



dan 18 yang mengatakan apabila terdakwa tidak dapat membuktikan asal-usul harta bendanya maka itu akan memperkuat keterangan saksi lain bahwa ia telah korupsi.

Agak lain bunyi Pasal 165 ayat (7) KUHAP yang menyatakan :” Keterangan dari saksi yang tidak disumpah meskipun sesuai satu dengan yang lain, tidak merupakan alat bukti, namun apabila keterangan itu sesuai dengan keterangan dari saksi yang disumpah dapat dipergunakan sebagai tambahan sebagai alat bukti sah yang lain”.<sup>27</sup>

Pemberdayaan dan pengembangan industri dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam Undang-Undang ini ditegaskan bahwa pemerintah berkewajiban mendorong industri dalam negeri, antara lain dengan cara memberikan fasilitas insentif dan menerapkan standar produk peralatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pengembangan industri mencakup pengembangan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dengan cara dan metode rekayasa, produksi, perakitan dan pemeliharaan serta perbaikan.

Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi upaya kedepan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.<sup>28</sup>

Adapun kendala polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus dan angkutan umum:

---

<sup>27</sup>*ibid*, halaman 262-264

<sup>28</sup>Tim permata press, *Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, 2017. halaman

a. Kendala internal

1. Kurangnya sosialisasi kepada masyarakat

Kurangnya program yang dimiliki pihak kepolisian satuan lalu lintas dalam melakukan sosialisasi hukum khususnya dibidang lalu lintas kepada masyarakat khususnya bagi pengguna jalan

2. Terbatasnya anggaran

Terbatasnya anggaran yang ada membuat pihak kepolisian satuan lalu lintas dalam membuat program kerja untuk mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum juga turut terbatas mengingat kebutuhan akan program kerja dan pembaharuan program program kerja yang dibutuhkan satuan lalu lintas cukup banyak untuk mengatasi masalah yang ada

3. Kurangnya sarana dan prasarana

Sarana dan prasarana yang dimiliki pihak kepolisian kurang memadai untuk mendukung kinerja polisi untuk bekerja secara maksimal. Salah satunya adalah kurangnya alat kamera CCTV(*Closed Circuit Television*) yang terpasang diwilayah hukum tersebut, kamera tersebut berfungsi menampilkan kondisi lalu lintas dimana alat tersebut terpasang dan dapat mendukung kinerja polisi lalu lintas untuk memantau kawasan-kawasan mana yang sering ditemui terjadi tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum maupun jenis kendaraan lainnya. Selain itu kurangnya sarana pos jaga lalu lintas di beberapa daerah juga dirasa kurang untuk memantau situasi dan kondisi lalu lintas khususnya pada waktu ramai-

ramainya arus kendaraan bermotor di jalan raya yang berpotensi terjadinya tindak pidana lalu lintas hingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

b. Kendala eksternal

1. Kurang nya kerja sama antara polisi lalu lintas dengan instansi yang berkaitan dengan lalu lintas.

Usaha untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan kota akibat terjadinya tindak pidana lalu lintas atau tidak yang bisa menimbulkan korban jiwa, sering kali menemui kesulitan dalam usahanya. Hal ini berkaitan dengan kurang kerja sama antara pihak kepolisian dengan instansi lain. Contohnya yaitu tetap beroperasinya bus-bus yang tidak memenuhi standar kelayakan, dimana soal uji kelayakan tersebut merupakan kewenangan dinas perhubungan, dan pemeriksaan dokumen lulus uji kelayakan terminal juga diperlukan kerja sama dengan dinas perhubungan sebagai pihak yang berwenang.

2. Rendahnya tingkat kesadaran hukum pengemudi bus

Pengemudi angkutan umum dalam melakukan pekerjaannya yaitu mengendarai kendaraannya sesuai dengan standar operasional mengemudi yang baik dan benar sering tidak diterapkan, dengan melanggar peraturan lalu lintas yang ada. Contohnya dengan tidak menggunakan lampu *Sein* apabila akan berbelok atau perpindah jalur, mengemudi secara ugal-ugalan menaikkan dan menurunkan penumpang disembarang tempat dan melanggar marka jalan maupun *traffic light*. Pengemudi bus mau mematuhi peraturan lalu lintas maupun rambu lalu lintas jika ada petugas

kepolisian yang sedang bertugas, apabila tidak ada petugas kepolisian yang bertugas mereka sering melanggar lalu lintas contohnya saja memaksa mendahului kendaraan dari sisi bahu jalan di jalan tol apabila jalur cepat dan jalur lambat di jalan tol sedang pada kondisi yang padat.

3. Tidak patuhnya perusahaan otobus terhadap peraturan yang berlaku Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang yang kini telah diperbaharui dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang penyelenggara angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Berikut adalah upaya kepolisian dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh pengemudi angkutan umum:

#### A. Upaya preventif

Upaya preventif merupakan upaya pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Setiap satuan memiliki tugas yang sama yaitu melakukan upaya pencegahan terhadap tindak pidana termasuk juga oleh satuan lalu lintas yang melakukan upaya preventif untuk mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh angkutan umum. Upaya preventif memang menjadi kinerja yang wajib dilakukan oleh semua anggota POLRI karena upaya preventif lebih diutamakan dan merupakan perintah dari pejabat tinggi POLRI dengan harapan dalam bekerja lebih baik mencegah terjadinya tindak pidana dari pada menangani suatu tindak pidana yang terlanjur terjadi, upaya tersebut antara lain:

- 1) Melakukan pembinaan dan pendidikan kepada masyarakat

Dalam hal ini polisi melakukan kegiatan berupa pembinaan terhadap seluruh elemen masyarakat baik masyarakat baik yang terorganisir maupun masyarakat yang tidak terorganisir. Kegiatan tersebut dilakukan dengan berbagai cara seperti contohnya mengajak suatu komunitas dan memanfaatkan media sosial. Dalam melakukan kegiatan tersebut polisi melakukan pendekatan dengan cara persahabatan dengan masyarakat mau diajak kerja sama, dengan begitu pendekatan kepada masyarakat untuk sadar hukum akan mudah terjadi.

## 2) Melakukan sosialisasi di garasi atau kantor perusahaan bus

Melakukan sosialisasi di garasi atau kantor perusahaan otobus polisi mempunyai alasan tersendiri, alasan pemilihan melakukan sosialisasi di berbagai garasi perusahaan bus adalah agar sosialisasi dapat berfungsi secara maksimal, mengingat di garasi bus tempat berkumpulnya pekerja yang bekerja di suatu perusahaan tersebut dan jika sosialisasi di garasi polisi mengharapkan semua pekerja bisa mengikuti acara sosialisasi tersebut. Sosialisasi di garasi atau pool juga diharapkan bisa mencakup semua aspek yang disosialisasikan. Polisi juga menyarankan kepada perusahaan otobus untuk memasang spanduk atau pemberitahuan mengenai himbauan untuk para pengemudi yang bekerja di perusahaan tersebut.

## 3) Membuat dan menjalankan program-program yang berfungsi mengajak masyarakat dan membuat masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas termasuk juga angkutan umum.

4) Mendirikan pos *therapy black spot*

5) Mengumpulkan dan melakukan pelatihan penandatanganan fakta integritas dan MOU keselamatan awak bus dan penumpang

#### B. Upaya represif

Upaya represif adalah upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menanggulangi terjadinya tindak pidana, dalam hal ini adalah tindak pidana lalu lintas. Upaya represif dilakukan setelah tindak pidana itu terjadi, upaya tersebut merupakan upaya yang ditempuh polisi apabila dalam upaya pencegahan terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus dirasa masih kurang cukup atau untuk menyempurnakan kinerja pihak kepolisian dalam menangani masalah tersebut.

Upaya yang dilakukan antara lain yaitu sesuai dengan hukum yang berlaku yaitu dengan KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) atau juga Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan agar tidak salah dalam menerapkan pada tindak pidana yang dilakukan. Dalam kasus kecelakaan kepolisian akan menerapkan Pasal 359 KUHP apabila korban dari kecelakaan tersebut meninggal dunia, sedangkan apabila korbannya mengalami luka ringan maupun luka berat diterapkan Pasal 360 ayat 1 KUHP dan apabila korban luka ringan maupun luka berat diterapkan Pasal 360 ayat 1 KUHP dan apabila korban luka hingga cacat dalam waktu tertentu diterapkan Pasal 360 ayat 2.

Pelaksanaan kebijakan untuk mengatasi tingginya angka kecelakaan dan fatalitas terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas tersebut arah penyelenggaraan kebijakan yang diambil Polri adalah:

- 1) Formalitas dan standarisasi proses penanganan kecelakaan lalu lintas
- 2) Sistem penjaminan bagi penyelesaian kerugian akibat kecelakaan lalu lintas.
- 3) Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera
- 4) Penyediaan pendanaan yang berkelanjutan guna peningkatan keselamatan kerja
- 5) Pemberian hak mengemudi secara ketat
- 6) Penyelenggaraan kelembagaan keselamatan jalan yang memenuhi standar kelayakan keselamatan
- 7) Penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang memenuhi standar kelayakan keselamatan.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup>Hasil wawancara dengan bapak AIPTUM.Noer (MIN LAKA), pada hari kamis tanggal 07 februari 2019 pukul 09:30 wib

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil pembahasan diatas maka dapat diambil beberapa kesimpulan oleh penulis sebagai berikut :

1. Pengaturan mengenai lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, yang telah di perbaharui menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Dan Angkutan Jalan. Selain itu pula, diatur juga dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, lalu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
2. Penegakan hukum Bukan semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor, dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara objektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan
3. Kendala yang sering dihadapi pihak kepolisian dalam menghadapi kasus kecelakaan lalu lintas adalah dalam hal peyidikan, sulitnya memintai



keterangan dari saksi-saksi. Selain itu juga upaya yang dilakukan pihak kepolisian untuk mengurangi angka kecelakaan, masih mengalami kendala yaitu kurangnya sarana dan prasarana.

## **B. Saran**

1. Pengaturan lalu lintas sudah diatur sedemikian baik hanya saja implementasi dari Undang-Undang tersebut yang kurang baik, misalnya kurangnya fasilitas sarana dan prasarana. Kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas atau pun peraturan lainnya adalah masalah utama yang harus dikaji, seharusnya masyarakat dan pemerintah harus saling bekerja sama demi terwujudnya dan terimplemetasinya suatu peraturan/Undang-Undang.
2. Dalam hal penegakan hukum sebaiknya semua pihak bekerja sama baik itu pihak penegak hukumnya sendiri maupun masyarakat sebagai objek dalam penegakan hukum, untuk mewujudkan kenyamanan, ketentraman dalam berlalu lintas, maupun dalam hal lainnya.
3. Dalam hal penyidikan peran masyarakat juga dibutuhkan untuk kelancaran penyidikan, seperti memberikan informasi yang akurat tanpa ada rekayasa di dalamnya, karena masyarakat beranggapan pada saat memberikan kesaksian adalah momok yang menakutkan. Alangkah baiknya perlu juga perlindungan kepada seorang saksi, karena diketahui menjadi seorang saksi adalah momok yang menakutkan

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Andi Sofyan. Abd Asis. 2014. *Hukum Acara Pidana*. Jakarta. Pramedia Group
- Aziz Syamsuddin. 2011. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta. Sinar Grafika
- C.Jotin khisty, B.Kent lall. 2006*Dasar-dasar rekayasa tranfortasi*,Jakarta Erlangga
- Donald Albert Rumokoy. 2014. Frans Maramis, *Pengantar Ilmu Hukum*,PT Raja Grafindo
- Fakultas Hukum. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan
- H.Chairuman harahap. 2003.*Supremasi Hukum*. Jakarta. Cita pustaka media.
- Jur Andi Hamzah, 2010. *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta. Sinar Grafika
- Moeljatno.1993.*Asas-Asas Hukum Pidana*. Surabaya: Putra Harsa.
- M.Husein.Harun. 1990. *Kejahatan Dan Penegak Hukum Di Indonesia*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Maya indah. 2014. *Perlindungan Korban*,Jakarta. Kencana
- Nursariani Simatupang,Faisal.2017. *Kriminologi*, Medan.CV Anugrah Aditya Persada
- Roni wiyanto.2012. *Asas-asas Hukum Pidana*, Bandung. Mandar Maju
- Rahardjo Adisamita.2013. *Manajemen Pembangunan Transfortsi*,Makassar.Graha Ilmu
- Ruslan Renggong. 2016. *Hukum Pidana Khusus*,Jakarta. Prenadamedia
- Soejono, 1983. *Kejahatan Dan Penegakan Hukum*Jakarta.,Rineka Cipta
- Soerjono Soekanto, 1983. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Manado.Persada

### B. Peraturan Perundang-Undangan

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

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017  
Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor  
Umum Tidak Dalam Trayek

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang  
Angkutan Jalan

### **C. Internet**

*Dasar Angkutan Umum Dengan-16html?M* Diakses Pada Tanggal 04 Januari  
2019 Pukul 09:30

<https://www.bantunhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentanglalulintasdanangkutanjalan>, diakses pada 12 februari  
2019 pukul 15:30 wib

## **Daftar Pertanyaan Wawancara**

1. Kendala seperti apa yang pihak kepolisian hadapi khususnya dalam menangani kasus kecelakaan ini?
2. Kendala untuk mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas?
3. Menurut bapak apa yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan tersebut?secara umum/secara khusus
4. Berapa orang yang menjadi korban dalam kecelakaan tersebut?apakah selama tahun 2018, kecelakaan ini merupakan kecelakaan yang paling banyak menimbulkan korban?
5. Apakah terhadap korban luka-luka atau kematian tersebut sudah ada ganti rugi dari pelaku?
6. Pasal apa yang dikenakan dalam kasus kecelakaan lalu lintas ini?
7. Sudah berapa banyak kasus seperti ini yang ditangani pihak kepolisian?
8. Berapa lama kasus ini ditangani pihak kepolisian hingga sampai ke kejaksaan?
9. Apakah dari tahun ke tahun angka kecelakaan lalu lintas semakin parah atau sebaliknya?
10. Apakah dalam hal kecelakaan ini pemerintah juga memiliki peran penting?
11. Dalam beberapa tahun belakangan ini, setelah terjadi kecelakaan apakah ada perubahan sikap untuk masyarakat sendiri?
12. Untuk angkutan kota itu sendiri apakah masih diberi izin layak jalan?
13. Menurut bapak apa kelemahan dari undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan?
14. Apakah angkutan kota saat ini telah memenuhi standar?misalnya keadaan/kondisi angkutan itu sendiri atau lainnya?



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
DAERAH SUMATERA UTARA  
RESOR KOTA BESAR MEDAN  
Jalan H.M. Said No. 1 Medan 20253

Medan, 15 Februari 2019

Nomor : B / 17. / III/SIP.1.1./ 2019  
Klasifikasi : BIASA  
Lampiran : -  
Perihal : Mohon Izin Riset

Kepada

Yth. DEKAN FAKULTAS HUKUM  
UMSU

di

Medan

1. Rujukan surat dari Universitas Muhammad Sumatera Utara Nomor : 619/II.3-AU/UMSU-06/F/2019 tanggal 02 Februari 2019 perihal mohon izin riset.
2. Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, bersama ini diberitahukan kepada Bapak / Ibu bahwa Mahasiswa atas nama Yulaika Pertiwi NPM 1506200495, diizinkan melaksanakan Riset di Sat Lantas Polrestabes Medan.
3. Demikian untuk menjadi maklum.

KEPALA SATUAN LALU LINTAS



Tembusan :

Kapolrestabes Medan.

JULIANI PRIHARTINI, S.I.K., M.H.  
AJUN KOMISARIS BESAR POLISI NRP 76100130



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
FAKULTAS HUKUM**

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id), [fahum@umsu.ac.id](mailto:fahum@umsu.ac.id)

Menjawab surat ini, agar disebutkan  
nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

**NAMA** : YULAIKA PERTIWI  
**NPM** : 1506200495  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/ HUKUM PIDANA  
**JUDUL SKRIPSI** : PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI ANGKUTAN  
KOTA YANG MENYEBABKAN LUKA-LUKA DAN KEMTIAN  
PENUMPANG (STUDI DI SATLANTAS POLRESTABES MEDAN)  
**Pembimbing** : GUNTUR RAMBE, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
18/02/2019	Penyerahan Skripsi	CR-
20/02/2019	Perbaikan Permisian dan Pengutipan	CR-
22/02/2019	Perbaikan Pengutipan BAB II	CR
25/02/2019	Perbaikan kembali	CR
27/02/2019	Perbaikan Pada BAB III	CR-
01/03/2019	Perbaikan kembali BAB III	CR-
04/03/2019	Penambahan Pada BAB III	CR-
06/03/2019	Perbaikan Kesempurnaan dan Sam	CR-
08/03/2019	Bedah Buku, Ace untuk Mega Had	CR-

Diketahui,  
DEKAN FAKULTAS HUKUM

(Dr. IDA HANIFAH, SH., MH)

DOSEN PEMBIMBING

(GUNTUR RAMBE, S.H., M.H)