

**POLITIK HUKUM PIDANA TERHADAP PENGEMUDI DALAM
KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN ORANG
LAIN MENINGGAL DUNIA**

Jurnal

*Diajukan untuk Melengkapi Tugas-Tugas dan Memenuhi Syarat-Syarat Guna
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum*

Oleh

SARI MARISKA SIREGAR
090200078

DEPARTEMEN HUKUM PIDANA



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SUMATERA UTARA
MEDAN
2013**

**POLITIK HUKUM PIDANA TERHADAP PENGEMUDI DALAM
KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN ORANG
LAIN MENINGGAL DUNIA**

Jurnal

*Diajukan untuk Melengkapi Tugas-Tugas dan Memenuhi Syarat-Syarat Guna
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum*

Oleh

SARI MARISKA SIREGAR
090200078

DEPARTEMEN HUKUM PIDANA

Disetujui oleh:
Ketua Departemen Hukum Pidana

Dr. M.Hamdani, SH., MH
NIP: 195703261986011001

Editor

Dr. Mahmud Mulyadi, S.H., M.Hum
NIP. 197404012002121001

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SUMATERA UTARA
MEDAN
2013**

ABSTRAK

Sari Mariska Siregar *

Muhammad Nuh**

Mahmud Mulyadi***

Skripsi ini berbicara mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia yang dilakukan oleh pengemudi. Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas menunjukkan kondisi yang sangat memprihatinkan. Oleh karena itu penelitian tentang kecelakaan lalu lintas dan cara pencegahannya terus berkembang serta berbagai upaya terus dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan yang semakin tinggi.

Permasalahan dari penulisan skripsi ini adalah tentang faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan bagaimana kebijakan hukum pidana terhadap pengemudi dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan metode pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif dilakukan dengan mewawancarai instansi pemerintah terkait yang dapat membantu memecahkan permasalahan dalam skripsi ini.

Penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi faktor-faktor oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaksanaan kendaraan, serta ketidaklaksanaan jalan dan/atau lingkungan. Faktor penyebab dominan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Medan adalah disebabkan pengemudi yang tidak tertib. Selanjutnya untuk dapat mengurangi penyebab yang ada maka dapatlah dilakukan evaluasi substansi hukum pidana mengenai kecelakaan lalu lintas yang dilakukan pengemudi didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berangkat dari pemikiran untuk menghasilkan *deterrence effect* kepada pelaku kecelakaan lalu lintas berat maka kewajiban penjatuhan sanksi pencabutan SIM merupakan politik hukum pidana yang dibahas dalam skripsi ini.

Penerapan hukum pidana mempunyai berbagai keterbatasan sehingga pemidanaan semata tidak dapat dijadikan instrumen pencegahan kejahatan. Oleh karena itu didalam skripsi ini juga terdapat pendekatan *non-penal* dengan pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan, pendidikan dan pelatihan berlalu lintas, patroli lalu lintas dan razia di kawasan yang rawan kecelakaan, dan tes narkoba dalam penerbitan dan perpanjangan SIM.

* Penulis, Mahasiswa Departemen Hukum Pidana Universitas Sumatera Utara

** Pembimbing I, Staf Pengajar Departemen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

*** Pembimbing II, Staf Pengajar Departemen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

A. PENDAHULUAN

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.¹ Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Tingginya pelanggaran lalu lintas dan tingkat kecelakaan lalu lintas menunjukkan kondisi yang sangat memprihatinkan.

Berita tanggal 27 Agustus 2012 menyatakan bahwa berdasarkan hasil analisa dan evaluasi (Anev) Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut yang diterima www.tribun-medan.com dari Bidang Humas Polda Sumut, jumlah lakalantas sejawarah wilayah hukum Polda Sumut di tahun 2012 sebanyak 275 kasus. Kasubbid Pengelola Informasi dan Data (PID) Humas Polda Sumut, AKBP MP Nainggolan, merinci, dari 275 kasus lakalantas yang terjadi, 81 orang meninggal dunia, luka berat 199 orang dan luka ringan 374 orang. Sedangkan kerugian material akibat lakalantas senilai Rp 880.320.000.² Berkaitan dengan itu masalah yang kita hadapi dewasa ini adalah tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya, terutama di kota-kota besar yang mana pergerakan arus kendaraannya sangat padat, khususnya di wilayah Kota Medan.

Manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hal tersebut terjadi karena adanya kelalaian atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya. Kelelahan dan ketidakhati-hatian pengemudi seringkali memicu terjadinya kecelakaan. Kelalaian pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri.

Masyarakat memang kerap kali berpandangan bahwa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, kesalahannya selalu pada pengemudi. Namun apabila kita mau mengkaji lebih dalam dengan melihat dari

¹Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

² <http://medan.tribunnews.com/2012/08/27/angka-lakalantas-di-sumut-tahun-2012-turun>, diakses tanggal 21 Oktober 2012.

kejadian yang sebenarnya, unsur kesalahan tidak selalu pada pengemudi. Hal ini dapat diungkapkan dengan mencari faktor-faktor apa saja menyebabkan terjadinya kecelakaan. Faktor penyebab itu bisa juga ditemukan dengan cara melihat kronologis kejadian kasus kecelakaan.

Menyadari pentingnya disiplin berlalu lintas, maka kita tentu memerlukan pengaturan mengenai bagaimana berlalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana di atur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penelitian tentang kecelakaan lalu lintas dan cara pencegahannya terus berkembang serta berbagai upaya terus dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan yang semakin tinggi. Upaya menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas secara persuasif dan edukatif dengan cara himbauan-himbauan baik melalui media elektronika maupun media cetak pun telah dilakukan. Namun perlu disadari pencegahan melalui penegakan hukum oleh petugas Kepolisian, maupun aparat lain terkait dalam masalah keselamatan lalu lintas belum membuahkan hasil yang optimal. Hal tersebut mungkin dikarenakan keterbatasan sumber daya manusia atau teknologi yang dimiliki aparat pemerintah maupun pihak-pihak terkait.

Usaha-usaha penanggulangan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan secara efektif diharapkan akan mampu mengurangi bahaya kecelakaan lalu lintas. Oleh sebab itu perlu adanya perhatian yang serius dari berbagai pihak tidak saja aparat penegak hukum khususnya polisi lalu lintas tetapi juga masyarakat selaku pengguna jalan, juga pemerintah sebagai penyelenggara jalan. Oleh karena kecelakaan lalu lintas dapat membahayakan nyawa maka sangat diperlukan suatu strategi dan langkah-langkah perbaikan sistem, prosedur dan mekanisme penindakan terhadap kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut penulis tertarik memfokuskan pembahasan masalah lebih lanjut ke dalam sebuah skripsi dengan judul : Politik Hukum Pidana Terhadap Pengemudi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia.

B. PERMASALAHAN

1. Apa faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana kebijakan hukum pidana terhadap pengemudi dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia?

C. METODE PENELITIAN

Untuk dapat menjawab permasalahan dalam penulisan skripsi ini maka digunakanlah suatu metode penelitian hukum yang menitikberatkan pada penelitian hukum normatif. Hal ini dikarenakan penelitian lebih banyak dilakukan terhadap data sekunder. Data sekunder diambil dengan melakukan penelitian terhadap bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum mengikat khususnya : Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, dan peraturan perundang-undangan lain dibawahnya yang bersangkutan dengan permasalahan-permasalahan dalam penelitian ini seperti Peraturan Pemerintah, Peraturan Kapolri dll. Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah dengan menggunakan dua cara yaitu studi kepustakaan dan wawancara. Tipe wawancara yang dilakukan oleh penulis yakni melalui wawancara berencana (*standardized interview*). Dipandang dari sudut pertanyaannya, maka wawancara yang digunakan adalah tipe wawancara terbuka (*open interview*).³ Lokasi penelitian ini dilakukan di beberapa instansi berikut yaitu Kantor Direktorat Lalu Lintas (Dirlantas) Sumatera Utara, Satlantas Polresta Medan, Pengadilan Negeri Medan, dan Badan Pusat Statistik Sumatera Utara. Dalam penulisan skripsi ini analisis data yang dilakukan penulis adalah menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif, yaitu menggambarkan secara lengkap kualitas dari data-data yang telah dikumpulkan dan telah diolah, selanjutnya dibuat kesimpulan.⁴

³ Amirudin, Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 84.

⁴ Burhan Bungin, 2003, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, hlm. 72.

D. HASIL PENELITIAN

1. Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia

Kecelakaan lalu lintas memiliki pengaturan tersendiri dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni pada Bab XIV yang terdiri dari 16 pasal dimulai dari Pasal 226 sampai dengan Pasal 240. Dalam Pasal 229 ayat 5 UU LLAJ dicantumkan pula penyebab kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaksanaan kendaraan, serta ketidaklaksanaan jalan dan/atau lingkungan. Secara garis besar ada 4 faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan, ketiga adalah faktor jalan, dan keempat adalah faktor alam.

a. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar peristiwa kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan manusia terutama oleh pengemudi. Pengertian pengemudi menurut pasal 1 angka 22 UU LLAJ, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki SIM.

Tabel 3
Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Kelalaian Pengemudi Di Kota Medan

412 U	LAKA LANTAS FAKTOR PENGEMUDI	JUMLAH
	a. Lengah	0
	b. Lelah	0
	c. Mengantuk	9
	d. Sakit	0
	e. Tidak Tertib	1.226
	f. Tekanan Psikologis	0
	g. Pengaruh Obat	0
	h. Pengaruh Alkohol	4
	i. Batas Kecepatan	512
	j. Lain-lain	0
	Jumlah	1.751

Sumber : Satlantas Polresta Medan 2012

Tampak dalam tabel diatas bahwa faktor paling dominan terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan pengemudi di Kota Medan adalah tidak tertib dalam berkendara. Tidak tertib disini maksudnya tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku. Seperti yang diuraikan sebelumnya bahwa kecelakaan lalu lintas itu umumnya terjadi dengan didahului adanya pelanggaran lalu lintas, maka apabila hal ini dikaitkan dengan ketidaktertiban yang terjadi sebagai penyebab dominan timbulnya kecelakaan lalu lintas di Kota Medan, artinya para pengemudi banyak sekali melakukan pelanggaran sehingga menimbulkan kecelakaan. Beberapa contoh perilaku pengemudi yang tidak tertib berikut dijabarkan secara umum oleh Polantas dengan melihat perilaku masyarakat dalam hal ini pengemudi di Kota Medan yang mereka hadapi sehari-hari.⁵

- 1) Pengemudi tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
- 2) Pengemudi tidak mematuhi rambu lalu lintas.
- 3) Pengemudi tidak mengenakan sabuk keselamatan (*safety belt*).
- 4) Pengemudi tidak mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI).
- 5) Pengemudi sepeda motor membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.
- 6) Pengemudi tidak menyalakan lampu utama.
- 7) Pengemudi melewati kendaraan lain menggunakan jalur jalan sebelah kiri dari kendaraan yang akan dilewati.
- 8) Pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang memberhentikan kendaraan sekehendaknya.
- 9) Pengemudi tidak memperlamban kendaraannya begitu melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang akan menyeberang.

Faktor pengemudi berupa lengah, lelah, mengantuk, sakit, tekanan psikologis, pengaruh obat, pengaruh alkohol terdapat pengaturannya secara implisit pada Pasal 106 ayat 1 UU LLAJ. Lebih lanjutnya secara tekstual faktor-faktor tersebut terdapat pada penjelasan Pasal 106 berikut ini :

⁵ Wawancara dengan Brigadir Fhirisman, SH., BA Sat lantasi pada tanggal 22 Februari 2013, di Satlantasi pukul 11.00-14.00 Wib.

Pasal 106 ayat 1

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Penjelasan Pasal 106 ayat 1.

Yang dimaksud dengan "penuh konsentrasi" adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Perbuatan yang paling mengkhawatirkan diantara isi penjelasan pasal 106 tersebut adalah "meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan". Kondisi dibawah pengaruh alkohol dan obat-obatan sudah barang tentu akan menghilangkan kesadaran pengemudi sehingga tidak dapat lagi berkendara dengan baik. Kondisi ini rentan sekali dan berpeluang besar megakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal seperti dalam kasus Afriyani. Lebih lanjut, faktor pengemudi lainnya berupa pelanggaran batas kecepatan terdapat pengaturannya pada Pasal 115 jo. Pasal 21 UU LLAJ. Penindakan hukum terhadap pelanggaran batas kecepatan memang belum bersifat pencegahan akan tetapi upaya represif telah ada yakni pada Pasal 115 dan Pasal 287 UU LLAJ.

b. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kendaraan

Tabel 5
Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Ketidaksihinggaan Kendaraan Di Kota Medan

412 S	LAKA LANTAS FAKTOR KENDARAAN	JUMLAH
	a. Rem Tidak Berfungsi	15
	b. Kemudi Kurang Baik	0
	c. Ban Kurang Baik	6
	d. As Muka Pecah	0
	e. As Belakang Pecah	0
	f. Lampu Depan Tidak Berfungsi	0
	g. Lampu Belakang Tidak Berfungsi	0
	h. Penerangan Kurang Baik	0
	i. Lampu Menyilaukan Kendaraan Lain	0
	Jumlah	21

Sumber : Satlantas Polresta Medan 2012

Tampak dalam tabel diatas bahwa faktor paling dominan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Medan disebabkan kondisi rem yang tidak berfungsi. Kondisi rem yang tidak berfungsi ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diberhentikan. Akan sangat berbahaya apabila pengemudi baru menyadari kondisi rem yang tidak berfungsi itu ketika ia akan bepergian jauh. Oleh karena itu pengemudi sangat dianjurkan untuk selalu melakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum bepergian.

Demi mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan kondisi kendaraan yang tidak laik maka di dalam UU LLAJ terdapat pengaturan persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas wajib dilakukan uji berkala, hal tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 53 sampai dengan Pasal 56.

c. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh jalan

Mengingat kondisi jalan yang masih banyak membutuhkan perbaikan maka tentu memerlukan perhatian yang lebih serius dari penyelenggara jalan. Manakala penyelenggara jalan tidak melaksanakan tugasnya dengan baik terhadap kondisi jalan yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, maka dapat dipersalahkan atas Pasal 273 UU LLAJ.

**Tabel 7
Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Ketidaksihlahitan Jalan Di Kota Medan**

412 P	LAKA LANTAS FAKTOR JALAN	JUMLAH
	a. Rusak	0
	b. Lobang	17
	c. Pandangan Terhalang	0
	d. Licin	6
	e. Tidak Berlampu	1
	f. Tidak ada Marka	0
	g. Tidak ada Rambu	0
	h. Marka Rusak	0
	i. Rambu Rusak	0
	j. Tikungan Tajam	31
	Jumlah	55

Sumber : Satlantas Polresta Medan 2012

Apabila melihat tabel diatas, tampak bahwasanya penyebab dominan terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Medan sepanjang tahun 2012 bukan disebabkan oleh jalan yang rusak melainkan dikarenakan tikungan yang tajam. Artinya kecelakaan di Kota medan tidak banyak dipengaruhi ruas jalan yang rusak melainkan disebabkan kelalaian pengemudi ketika melewati tikungan yang tajam di beberapa persimpangan jalan. Memang, tak hanya persoalan jalan yang rusak atau berlubang yang memicu terjadinya kecelakaan. Ada aspek lain dalam faktor jalan, seperti jalan yang licin, tidak ada penerangan, dan tikungan tajam.

d. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh alam

Faktor alam menyumbang sangat sedikit sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Namun, faktor alam merupakan faktor yang sesungguhnya tidak dapat dihindari karena peristiwa alam sangat di luar perkiraan manusia.

Tabel 9
Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Faktor Alam Di Kota Medan

412 O	LAKA LANTAS FAKTOR ALAM	JUMLAH
	a. Banjir	0
	b. Longsor	0
	c. Kabut	0
	d. Hujan	38
	e. Gempa	0
	f. Tsunami	0
	g. Angin Ribut	0
	h. Pohon Tumbang	1
	Jumlah	39

Sumber : Satlantas Polresta Medan 2012

Tabel diatas menunjukkan faktor kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh alam didominasi pengaruh hujan. Hujan memengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin membuat kendaraan sering tergelincir atau terjadi selip. Pandangan menjadi samar yang juga terpengaruh penghapus kaca yang tidak bisa bekerja secara optimal atau karena lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek, hal ini yang menyebabkan pengemudi dapat kehilangan kendali atas kendaraannya.

2. Politik Hukum Pidana Terhadap Pengemudi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia

a Ketentuan Pidana Terhadap Pengemudi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketentuan hukum mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia secara umum diatur dalam Pasal 359 KUHP dan secara khusus adalah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Beberapa ketentuan pidana dalam UU LLAJ yang menjadi dasar hukum penjatuhan sanksi pidana bagi pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia yakni Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312.

Pasal 310

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 311

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1

- (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah).
 - (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
 - (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
 - (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 312

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

b Politik Hukum Pidana Terhadap Pengemudi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia.

Istilah “kebijakan” berasal dari bahasa Inggris “*policy*” atau bahasa Belanda “*politiek*”. Istilah ini dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan dengan kata “politik”, oleh karena itu kebijakan hukum pidana biasa disebut juga politik hukum pidana.⁶ Politik hukum pidana merupakan upaya menentukan ke arah mana pemberlakuan hukum pidana Indonesia masa yang akan datang dengan

⁶ Mahmud Mulyadi, 2008, *Pendekatan Integral Penal Policy dan Non-Penal Policy dalam Penanggulangan kejahatan Kekerasan*, Medan, Pustaka Bangsa, hlm. 65.

melihat penegakannya saat ini. Hal ini juga berkaitan dengan konseptualisasi hukum pidana yang paling baik untuk diterapkan.⁷ Seperti yang terdapat dalam rumusan masalah pada skripsi ini, orientasi kebijakan hukum pidana disini adalah bersifat pencegahan. Pidana tambahan dalam hal ini merupakan salah satu sanksi pidana yang paling akan berpengaruh pada diri pengemudi. Pidana tambahan terdapat dalam Pasal 314 UU LLAJ.

Pasal 314

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan surat izin mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

Pidana tambahan yang secara khusus disoroti adalah pidana tambahan berupa pencabutan surat izin mengemudi. Pencabutan surat izin mengemudi mengakibatkan pelaku tindak pidana lalu lintas mendapat larangan mengemudi untuk kurun waktu tertentu bergantung pada berapa lama batas waktu dari larangan oleh putusan hakim. Dengan hukuman pencabutan SIM, pelaku akan lebih berhati-hati dalam mengemudikan kendaraannya sebab ia telah dihukum tidak dapat mengemudi yang walaupun mungkin bisa jadi singkat saja tetapi telah mencabut kebebasan dan haknya untuk mengemudi. Selama berlaku penjatuhan pidana tambahan kepada pelaku maka selama itu masyarakat akan terhindar dari kejahatan yang mungkin dilakukan oleh pelaku kembali. Oleh karena SIM si pelaku dicabut maka ia tidak dapat mengemudi, hal ini akan menghilangkan kesempatan bagi pelaku untuk mengulangi perbuatannya itu.

Pencabutan SIM pun merupakan alternatif pidana yang bersifat pembinaan terhadap pelaku kejahatan. Pembinaan ini tampak pada konsekuensi akibat dari pencabutan SIM itu sendiri yang berujung pada perbaikan si pelaku yaitu memperbaiki tingkah laku si pelaku melalui pengujian kembali kompetensi pengemudi dalam berlalu lintas, hal ini dapat dilihat dari isi Pasal 32 Perkapolri No. 9 Tahun 2012 tentang SIM.

Penjatuhan sanksi pencabutan SIM sebaiknya tidak bersifat pilihan melainkan bersifat keharusan. Maksud dari ia tidak lagi bersifat pilihan adalah

⁷ *Ibid.*

agar penggunaan pidana tambahan berupa pencabutan SIM tidak menjadi terabaikan oleh karena penegak hukum cenderung mengutamakan sanksi pidana pokok penjara atau kurungan.

Frase kata “dapat dijatuhi pidana tambahan” dalam Pasal 314 ditafsirkan bahwasanya pidana tambahan bersifat pilihan. Dari sini kemudian muncul suatu pemikiran bahwa seharusnya frase kata tersebut diganti menjadi ”wajib”. Dapat dilihat dalam pasal-pasal dalam UU LLAJ cukup banyak pemakaian kata wajib dalam hal menekankan agar terpenuhinya maksud dari suatu pasal. Berangkat dari pemikiran untuk menghasilkan *deterrence effect* kepada pengemudi kecelakaan lalu lintas terkhusus yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia maka pencabutan SIM sudah sewajarnya merupakan keharusan. Kewajiban penjatuhan sanksi pidana tambahan pencabutan SIM urgensinya terletak pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Demi mengurangi fatalitas korban agar jangan sampai ada lagi nyawa melayang oleh karena kesalahan dari pengemudi.

Disamping penulis mendukung adanya kewajiban sanksi pencabutan SIM, pada kesempatan ini penulis juga ingin menyampaikan sedikit pandangan mengenai upaya perdamaian dalam kecelakaan lalu lintas. Berikut pasal dalam UU LLAJ tentang upaya perdamaian kecelakaan lalu lintas :

Pasal 230

Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 235 ayat (1)

Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggurkan tuntutan perkara pidana.

Pasal 236 ayat 2

Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Kesimpulan yang didapat dari isi ketiga pasal tersebut diatas adalah upaya perdamaian tidak menggugurkan tuntutan pidana. Hal yang paling ganjil adalah keberadaan akta perdamaian yang dibuat secara sukarela antara korban dan pelaku pun tidak mewakili rasa keadilan, jika berkaca pada UU LLAJ ini.

Selanjutnya yang menjadi perhatian adalah Pasal 230. Bahwa perkara kecelakaan lalu lintas baik ringan, sedang, dan berat diproses dengan acara peradilan pidana. Isi ketentuan tersebut menurut penalaran tidaklah menghasilkan daya guna. Beberapa kelemahan dari sistem peradilan pidana yang masih cenderung kepada vonis pidana penjara memunculkan gerakan untuk melakukan upaya penanggulangan kejahatan tanpa pembedaan. Sejalan dengan pemikiran tersebut maka dalam skripsi ini penulis berusaha mencari suatu upaya yang mampu mereduksi kecelakaan dengan upaya pencegahan yang bersifat mendidik pelaku akan tetapi hal ini akan sangat bertentangan dengan keberadaan Pasal 230 yang bahkan menghendaki kasus kecelakaan lalu lintas ringan dan sedang diharuskan melewati proses persidangan yang kita tahu sangat berbelit-belit, menyita waktu, dan biaya.

Alasan dimuatnya ketentuan dalam pasal 230 yang memasukkan kecelakaan lalu lintas berat (Pasal 229 ayat 4) diproses dengan acara peradilan pidana sangat masuk akal mengingat ketentuan ini memiliki landasan yuridis yang berangkat dari Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP. Selain itu akibat yang ditimbulkan dalam kecelakaan lalu lintas berat sangat esensial karena mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Bertolak belakang dengan kecelakaan lalu lintas berat, ditinjau dari sudut politik hukum pidana dan melihat pada kelemahan sistem peradilan pidana pada masa sekarang dan juga kenyataan mengenai *overcapacity* lembaga permasyarakatan maka ketentuan pidana dalam Pasal 230 UU LLAJ memerlukan perubahan. Poin penting yang mesti diperhatikan adalah dengan menggeser proses acara peradilan pidana terhadap kecelakaan lalu lintas ringan dan sedang terlebih dahulu kepada upaya perdamaian. Apabila upaya perdamaian berhasil dijalankan kedua belah pihak maka dapatlah tuntutan pidana menjadi gugur terhadap pelaku.

c Upaya-Upaya Pencegahan Yang Dilakukan Dalam Menanggulangi Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia.

Pasal 226

- (1) Untuk mencegah kecelakaan lalu lintas dilaksanakan melalui:
 - a. partisipasi para pemangku kepentingan;
 - b. pemberdayaan masyarakat;
 - c. penegakan hukum; dan
 - d. kemitraan global.
- (2) Pencegahan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.
- (3) Penyusunan program pencegahan kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh forum LLAJ di bawah koordinasi kepolisian negara republik indonesia.

Dari pasal tersebut diatas didapati adanya penyusunan program pencegahan kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh forum LLAJ (selanjutnya disebut forum) di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia (selanjutnya disebut Kepolisian). Dibawah koordinasi Kepolisian artinya bahwa khusus untuk urusan pencegahan kecelakaan lalu lintas harus melibatkan peranan Kepolisian. Mengenai forum agar lebih jelas maka perlu dikaitkan dengan Pasal 13 UU LLAJ berikut ini.

Pasal 13

- (1) Penyelenggaraan LLAJ sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi.
- (2) Koordinasi penyelenggaraan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh forum LLAJ.
- (3) Forum LLAJ bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah LLAJ.
- (4) Keanggotaan forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai forum LLAJ diatur dengan peraturan pemerintah.

Menurut penjelasan Pasal 13 ayat 2, yang dimaksud dengan “forum” adalah badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara LLAJ dalam rangka:
a. menganalisis permasalahan;

- b. menjembatani, menemukan solusi, dan meningkatkan kualitas pelayanan; dan
- c. bukan sebagai aparat penegak hukum.

Setelah menelaah lebih dalam isi pasal tersebut diatas pada pokoknya forum merupakan badan *ad hoc*. Artinya eksistensinya bersifat sementara. Kenyataan ini sedikit kontradiktif dengan penyelesaian masalah yang memerlukan solusi jangka panjang yakni masalah pencegahan kecelakaan lalu lintas. Disebutkan di dalam Pasal 226 diatas bahwa penyusunan program pencegahan kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh forum. Artinya disini penyusunan program pencegahan kecelakaan lalu lintas menunggu terbentuknya forum. Hal yang perlu dipahami adalah masalah kecelakaan lalu lintas dewasa ini merupakan masalah yang cukup serius mengingat korban dan kerugian yang ditimbulkannya. Oleh karena itu penyusunan program kecelakaan lalu lintas seyogyanya merupakan tanggung jawab setiap penyelenggara LLAJ.

Berikut ini beberapa upaya pencegahan yang perlu dilakukan pembina maupun penyelenggara LLAJ yang dapat dilakukan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu:

1) Pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan

Terkait dengan faktor jalan sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas, di dalam data statistik yang diperoleh penulis dari Dirlantas Sumut bahwasanya tidak adanya atau rusaknya rambu dan marka menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Artinya kebutuhan perlengkapan jalan belum terpenuhi secara umum di Provinsi Sumatera Utara. Untuk lebih jelasnya mengenai apa saja yang menjadi perlengkapan jalan adalah terdapat dalam Pasal 25 UU LLAJ berikut ini.

Pasal 25 ayat (1)

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:

- a. rambu lalu lintas;
- b. marka jalan;
- c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. alat penerangan jalan;
- e. alat pengendali dan pengaman pengguna jalan;
- f. alat pengawasan dan pengamanan jalan;
- g. fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan

h. fasilitas pendukung kegiatan LLAJ yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Fasilitas pendukung yang dimaksud huruf h diatas terdapat dalam Pasal 45 meliputi: trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut. Menurut penjelasan Pasal 45 ayat 1 huruf c, yang dimaksud dengan “tempat penyeberangan” dapat berupa *zebra cross* dan penyeberangan yang berupa jembatan atau terowongan.

2) Pendidikan dan pelatihan berlalu lintas

Pendidikan berlalu lintas diarahkan kepada usaha mereduksi perilaku-perilaku para pengemudi yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Pendidikan berlalu lintas jika diajarkan disekolah maka akan berpengaruh besar dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas oleh pelajar, hal tersebut akan meningkatkan kepekaan siswa terhadap hak dan kewajibannya sebagai pengguna jalan terutama hak dan kewajibannya sebagai pengemudi. Kebijakan oleh pihak sekolah juga memerlukan dukungan dari dinas pendidikan yakni dengan ditambahkannya pendidikan berlalu lintas ke dalam kurikulum sekolah.⁸

Pengetahuan masyarakat umum tentu tidak sampai pada keinginan untuk membaca sendiri UU LLAJ. Oleh karena itu diperlukan adanya penyuluhan hukum oleh pihak Kepolisian terhadap masyarakat. berupa bimbingan yang mengarah pada pembentukan masyarakat yang tertib berlalu lintas.⁹ Penyuluhan juga merupakan upaya penanaman etika berlalu lintas terhadap pengemudi. Penyuluhan dilakukan Kepolisian terkhusus bagian pendidikan dan rekayasa (Dikyasa) secara *random*. Contoh upaya penyuluhan yang dilakukan dikyasa kepada pelajar tingkat SD melalui program *Polsanak* (polisi sahabat anak), kepada pelajar tingkat SMP dan SMA melalui program *police goes to school*, kepada mahasiswa melalui program *police goes to campus*, kepada para pengemudi kendaraan bermotor umum melalui program *police goes to stationers*, dan ke beberapa instansi lainnya.¹⁰

⁸ Wawancara dengan Aiptu Roslely Tampubolon, Unit Dikyasa Sat Lantas Polresta Medan pada tanggal 22 Februari 2013, di Satlantas pukul 14.00-14.45 Wib.

⁹ http://bphntv.bphn.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=76:pusluhku-m-kembali-dipercaya-sosialiasasikan-uu-llaj&catid=6:berita&Itemid=167, diakses tanggal 27 Januari 2013.

¹⁰ Wawancara dengan Aiptu Roslely Tampubolon, *loc.cit*.

Pendidikan berlalu lintas saja juga tidak cukup maka itu diperlukan adanya pelatihan berlalu lintas. Selain pendalaman materi berlalu lintas, pelatihan berlalu lintas memang jarang dilakukan pihak Kepolisian sehingga cara berkendara yang aman dan selamat hanya sebatas teori yang tidak dibarengi praktik yang berkesinambungan.¹¹

Pasal 77 ayat 3 :

Untuk mendapatkan SIM, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.

Dalam pasal tersebut diatas juga terdapat frase kata “belajar sendiri”. Belajar sendiri sebenarnya sangat berbahaya. Maka dari itu, pengetahuan akan aturan berlalu lintas tentu tidak dapat diperoleh dengan hanya belajar sendiri. Pemerintah seyogyanya membangun sebuah sekolah mengemudi yang dapat menyokong pengetahuan masyarakat agar dapat belajar mengemudi dengan baik. Jika nantinya pemerintah mendirikan sekolah mengemudi, Kepolisian harus dilibatkan sebagai pelatih sebab polisi yang paling menguasai cara berlalu lintas yang baik dan memahami betul regulasi yang mengatur lalu lintas.¹²

3) Patroli lalu lintas dan razia di kawasan yang rawan kecelakaan

Patroli lalu lintas oleh Kepolisian merupakan tugas Kepolisian selaku penyelenggara LLAJ. Hal ini sebagaimana terdapat dalam Pasal 12 huruf e meliputi : pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli lalu lintas. Polantas mengatakan patroli lalu lintas diadakan khususnya dengan memerhatikan momen-momen hari besar dimana jalanan akan sangat ramai dan padat dipenuhi kendaraan bermotor, misalnya pada Hari Raya Idul Fitri, Hari Natal, dan Hari Imlek.¹³

Upaya lain yang dilakukan Kepolisian dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas adalah dengan melakukan razia. Berbeda dengan patroli lalu lintas, razia bersifat stationer yakni terpusat pada satu titik di beberapa ruas jalan di Kota Medan. Razia juga bersifat khusus yakni dengan menetapkan sasaran tertentu

¹¹ <http://edorusyanto.wordpress.com/2013/01/07/tiga-T-road-safety/>, 5 Januari 2013.

¹² Wawancara dengan Brigadir Fhirisman, SH., *loc.cit.*

¹³ *Ibid.*

yang hendak dicapai dalam melakukan razia, seperti razia tertib betor, razia tertib terminal dll.¹⁴

4) Tes narkotika dalam penerbitan dan perpanjangan SIM

SIM merupakan persyaratan pengemudi sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 77 ayat 1 UU LLAJ. Defenisi SIM terdapat dalam Perkapolri No. 9 tahun 2012. Surat Izin Mengemudi yang selanjutnya disingkat SIM adalah tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol, dan data forensik kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan keterampilan untuk mengemudikan ranmor di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan UU LLAJ.

Beberapa syarat yang harus dipenuhi dalam penerbitan SIM, yaitu persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian. Terkait dengan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas terhadap pengemudi, maka disini yang menjadi fokus kajian adalah mengenai syarat kesehatan oleh pengemudi. Syarat kesehatan menurut Pasal 81 ayat 4 UU LLAJ meliputi sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter dan sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.

Upaya pencegahan yang dimaksud berkaitan dengan syarat tes kesehatan dalam penerbitan SIM yakni adanya tes narkotika di dalam persyaratan tes kesehatan. Setiap calon pengemudi harus dinyatakan lulus bersih dari narkotika barulah kemudian ia dapat mengikuti ujian SIM. Artinya apabila calon pengemudi didalam tes narkotika ternyata didapati bahwa ia menggunakan narkotika maka ia tidak dapat mengikuti ujian SIM. Regulasi ini diharapkan akan berlaku pada setiap penerbitan SIM baik dalam penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan maupun SIM kendaraan bermotor umum. Usulan kebijakan ini juga sepatutnya diterapkan dalam setiap perpanjangan SIM. Oleh karena SIM berfungsi sebagai kontrol kompetensi pengemudi yakni alat penegakan hukum. Tindakan ini merupakan suatu solusi yang sejalan dengan upaya pemerintah untuk melakukan pencegahan dan pemberantasan bahaya penyalahgunaan narkotika.

¹⁴ *Ibid.*

E. PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaksanaan kendaraan, serta ketidaklaksanaan jalan dan/atau lingkungan. Perbuatan kelalaian pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas seperti lengah, lelah, mengantuk, sakit, tidak tertib, tekanan psikologis, pengaruh obat, pengaruh alkohol, dan pelanggaran batas kecepatan. Faktor penyebab dominan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Medan adalah disebabkan pengemudi yang tidak tertib.
- b. Kebijakan hukum pidana terhadap pengemudi dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia yakni dengan kewajiban penjatuhan sanksi pencabutan SIM kepada pelaku kecelakaan lalu lintas berat. Disamping itu, upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas sebagai upaya politik hukum juga dapat dilakukan dengan pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan terutama fasilitas bagi pejalan kaki; pendidikan dan pelatihan berlalu lintas yakni dengan memasukkannya ke dalam kurikulum sekolah, mengadakan penyuluhan dan membuka sekolah mengemudi; tes narkotika dalam penerbitan dan perpanjangan sim; patroli lalu lintas dan razia di kawasan yang rawan kecelakaan.

2. Saran

- a. Perlu diterapkan kumulatif penjatuhan pidana tambahan berupa pencabutan SIM dalam kecelakaan lalu lintas berat dalam hal ini terutama kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia terutama bagi pelaku yang terbukti bersalah atas Pasal 311 UU LLAJ.
- b. Perlu diadakan tes narkotika dalam penerbitan dan perpanjangan SIM dalam rangka mengurangi angka kecelakaan oleh pengemudi yang menggunakan narkotika.

- c. Perlu diadakan perubahan Pasal 230 UU LLAJ mengenai perkara kecelakaan lalu lintas ringan dan sedang juga harus dipidana dan Pasal 235 ayat 1 mengenai perdamaian antara pelaku dan korban tidak menjadikan tuntutan pidana gugur terhadap pelaku. Para legislator perlu menilik ulang dan mencermati kembali pasal-pasal tersebut agar sesuai dengan rasa keadilan masyarakat dan daya guna.
- d. Perlu diselenggarakan forum LLAJ yang membahas penyusunan program pencegahan kecelakaan lalu lintas secara rutin dan berkelanjutan terutama oleh forum kota medan untuk mengatasi berbagai permasalahan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU-BUKU

Amirudin, Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Rajawali Pers.

Burhan Bungin, 2003, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.

Mahmud Mulyadi, 2008, *Pendekatan Integral Penal Policy dan Non-Penal Policy dalam Penanggulangan kejahatan Kekerasan*, Medan, Pustaka Bangsa.

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

UU No. 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana (KUHP)

UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ

PP No. 37 tahun 2011 tentang Forum LLAJ

Perkapolri No. 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi

C. WEBSITE

Bphn, *Pusluhkum Kembali Dipercaya Sosialisasikan UU LLAJ*, diakses dari situs: [http:// bphntv.bphn.go.id/](http://bphntv.bphn.go.id/), tanggal 27 Januari 2013.

Edo Rusyanto, *Tiga T Road Safety*, diakses dari situs:

<http://edorusyanto.wordpress.com/>, tanggal 5 Januari 2013.

Tribun, *Angka Lakalantas di Sumut Tahun 2012 Turun*, diakses dari situs:

<http://medan.tribunnews.com/>, tanggal 21 Oktober 2012.