

**PENYELESAIAN PELANGGARAN LALU LINTAS MELALUI  
ALTERNATIVE DISPUTE RESOLUTION (ADR)**

Oleh

**Mohammad Sajudin  
Anggota Kepolisian Republik Indonesia**

**ABSTRAK**

Dengan Sering terjadinya perdamaian dalam penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas, menunjukkan bahwa masyarakat secara sosiologis, menghendaki adanya lembaga ADR (*Alternative Dispute Resolution*). Paper ini membahas tentang kebijakan formulasi dalam UU No. 22 Tahun 2009 terhadap penanggulangan Tindak Pidana pelanggaran lalu lintas dan hambatan apa yang dihadapi Polri dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas melalui ADR (*Alternative Dispute Resolution*) serta bagaimana cara mengatasinya. Perkembangan pemikiran tentang ADR (*Alternative Dispute Resolution*) antara lain dapat dilihat dari hasil pertemuan tingkat internasional yang telah menghasilkan berbagai instrumen Internasional yang memberikan rekomendasi dan pedoman bagi negara-negara untuk menjadikan ADR sebagai media penyelesaian perkara tindak pidana. Fakta obyektif menunjukkan bahwa ADR yang dilaksanakan di beberapa negara telah menunjukkan hasil positif. Melihat kondisi penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas yang telah berlangsung selama ini, sudah seyogyanya ADR dijadikan alternatif penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di luar pengadilan.

**Kata Kunci:** Pelanggaran Lalu Lintas, Alternative Dispute Resolution

**ABSTRACT**

With the frequent occurrence of reconciliation in the settlement of traffic accident cases, it shows that community sociologically calls for the institution of ADR (*Alternative Dispute Resolution*). This paper discussed the formulation of policy in Act No. 22 of 2009 on Prevention of Traffic Criminal Violations and the obstacles faced by the Indonesian National Police (Polri) in handling traffic violations through ADR (*Alternative Dispute Resolution*) and how to handle it. The development of the idea of ADR (*Alternative Dispute Resolution*) can be seen from the meeting results of at international level which had resulted in various international instruments which provide recommendations and guidelines for the countries to make ADR as a medium for criminal settlement. The objective facts show that ADR carried out in several countries have shown positive results. Considering the condition of criminal enforcement against violations in the field of traffic that has lasted so far, ADR should be used as an alternative solution in the criminal cases of traffic offenses out of court.

**Keywords:** Traffic Violations, Alternative Dispute Resolution

## 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. 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

Berdasarkan data dari Satlantas Polrestabes Kota Semarang selama Januari-Maret 2011, terdapat sebelas orang tewas karena kecelakaan di jalanan Kota Semarang. Sementara, jumlah kecelakaan sebanyak 49 kasus dengan korban meninggal 11, luka berat 23 dan luka ringan 38 serta kerugian material Rp 85.850.000. Jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan, sepeda motor menduduki peringkat pertama dengan 46 motor. Setelah itu disusul kendaraan berat 29, mobil 17, di luar kendaraan bermotor 7 dan bus 5 dengan jumlah keseluruhan 104 kendaraan. Jika dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2010, jumlah kecelakaan

mengalami peningkatan cukup signifikan. Pada Januari-Maret 2010 terjadi 27 kasus dengan korban tewas 4, luka berat 12 dan luka ringan 40 serta kerugian materi yang diderita Rp 74.950.000. Sementara jenis kendaraan yang terlibat di luar kendaraan bermotor 8, sepeda motor 34, mobil 10, truk/trailer 3 dan bus 1 dengan jumlah total 56 kendaraan.<sup>1</sup>

Kasat Lantas Polrestabes kota Semarang, AKBP Tjuk Winarko mengatakan, berdasar analisis dan evaluasi, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan. Pertama dan paling banyak, yaitu kelalaian manusia (human error), seperti mengantuk, lelah, dan mendahului tanpa memperhatikan jarak pandang. Faktor kedua segi kelayakan kendaraan. Kondisi kendaraan yang jauh dari layak, menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. Misalnya rem blong, uji kir kendaraan yang tidak maksimal bisa turut mendukung terjadinya kecelakaan Jalan Rusak faktor ketiga adalah lingkungan. Kondisi jalan yang rusak sangat berbahaya Dan faktor keempat disebabkan masalah cuaca, seperti kabut maupun hujan yang mengakibatkan

<sup>1</sup>Suara merdeka.

<http://suaramerdeka.com/v1/index.php/read/news/2011/04/10/82591>

terhalangnya pandangan mata dan jalan licin, bisa menimbulkan terjadinya kecelakaan.<sup>2</sup>

Kepadatan penduduk yang terus bertambah, kebutuhan orang yang semakin banyak, serta kemajuan teknologi yang semakin canggih membawa implikasi semakin ramainya transportasi di jalanan. Kepadatan lalu lintas di jalan tentu saja memerlukan pengaturan yang tepat agar keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas dapat tetap terpelihara. Disamping itu juga disiplin masyarakat dalam mentaati peraturan lalu lintas harus pula dijaga. Keteguhan penegak hukum dalam hal ini polisi lalu lintas harus senantiasa ditingkatkan agar polisi tidak mudah teijebak oleh berbagai bujuk rayu masyarakat yang selalu saja menggoda polisi untuk tidak mematuhi hukum yang berlaku.

Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan di arahkan 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. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

Tentu saja kondisi penegakan hukum yang demikian itu menimbulkan dilema di masyarakat Untuk patuh hukum saja biayanya sudah begitu mahal, apalagi untuk melanggar hukum jauh lebih mahal lagi Paradigma yang muncul kemudian adalah paradigma penyadaran masyarakat bahwa penegakan hukum adalah untuk kepentingan bersama seluruh anggota masyarakat, karena itu tidak dapat dibebankan secara sepihak kepada polisi lak lintas belaka. Patuh hukum memang memerlukan biaya yang mahal, sebagai contoh dalam hal berkendara di jalan

<sup>2</sup><http://suaramerdeka.com/vl/index.php/read/cetak/2011/04/11/142970/Tiga-Bulan-1-KorbanTewas-kecelakaan>

raya untuk mematuhi hukum setiap pengendara sepeda motor misalnya harus memiliki SIM, STNK, mengenakan helm yang standar, serta perangkat kendaraan yang laik jalan. Bila satu keluarga dalam satu rumah tangga masyarakat terdiri dari seorang ayah, seorang ibu dan 2 orang anak, maka dengan satu kendaraan sepeda motor untuk orang serumah sudah memerlukan biaya tidak sedikit untuk mendapatkan 4 SIM dan 4 helm standar, bila tidak, maka seluruh anggota keluarga tidak akan dapat menikmati bersepeda motor secara bergantian dengan mematuhi hukum. Apalagi sepeda motor dalam masyarakat adalah sarana transportasi minimal yang tidak dapat dihindari lagi apabila ingin melancarkan segala urusan untuk memenuhi hajat hidup di masyarakat

Dengan terjadinya tindak pidana pelanggaran lalu lintas masyarakat secara diam-diam diterapkan oleh anggota masyarakat, terutama dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas. Dalam kasus ini seringkali terjadi perdamaian antara pihak penabrak dengan pihak korban (yang ditabrak). Perdamaian itu biasanya diikuti dengan pembayaran sejumlah uang oleh pihak penabrak kepada korban sebagai penggantian

biaya pengobatan di rumah sakit. Kalau dengan kesepakatan ini, pihak korban telah merasa adil sementara pihak pelaku sendiri dengan tulus ikhlas membayarkan sejumlah uang, tinggal lagi masalah watak Polri, jika Polri sangat kaku dan hanya berfikir yuridis formal, maka pihak penabrak tetap akan diajukan ke sidang pengadilan. Karena memang secara formal tidak ada ketentuan pengecualian, semua kasus pidana harus diselesaikan lewat proses peradilan, tidak peduli apakah si penabrak itu telah membayar sejumlah uang kepada korban atau tidak. Dengan seringnya terjadi perdamaian dalam kasus kecelakaan lalu lintas, ini menunjukkan bahwa sebenarnya masyarakat, secara sosiologis, menghendaki adanya lembaga ADR (*Alternative Dispute Resolution*) dalam hukum pidana.<sup>3</sup>

Perkembangan pemikiran tentang ADR (*Alternative Dispute Resolution*) antara lain dapat dilihat dari hasil pertemuan tingkat internasional yang

<sup>3</sup> Zul Akrial, 2009, *Perdamaian Dalam Hukum Pidana*, <http://zulakrial.blogspot.com> E-mail: [zul-akrial@yahoo.co.id](mailto:zul-akrial@yahoo.co.id) Dosen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Pekanbaru, 6 April 06, 2009

telah menghasilkan berbagai instrumen Internasional yang memberikan rekomendasi dan pedoman bagi negara-negara untuk menjadikan ADR (*Alternative Dispute Resolution*) sebagai media penyelesaian perkara tindak pidana. Tanpa mengesampingkan berbagai kritik terhadap penggunaan ADR (*Alternative Dispute Resolution*), fakta obyektif menunjukkan bahwa ADR (*Alternative Dispute Resolution*) yang dilaksanakan di beberapa negara telah menunjukkan hasil positif.

Dengan melihat kondisi penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas yang telah berlangsung selama ini, sudah seyogyanya ADR (*Alternative Dispute Resolution*) dijadikan alternatif penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di luar pengadilan.

Berdasarkan Surat Kapolri No Pol: B/3022/XII/2009/SDEOPS tanggal 14 Desember 2009 tentang Penanganan Kasus Melalui *Alternatif Dispute Resolution* (ADR) serta Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Pedoman Dasar Strategi dan Implementasi Pemolisian Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Tugas Polri

Pada dasarnya, peraturan tersebut mengatur tentang penanganan kasus pidana melalui ADR dengan sifat kerugian materi kecil, disepakati para pihak, dilakukan melalui prinsip musyawarah mufakat, dilakukan harus menghormati norma sosial/adat serta memenuhi asas keadilan dan apabila dicapai melalui ADR pelakunya tidak lagi disentuh oleh tindakan hukum lain. Perlunya menjadikan ADR (*Alternative Dispute Resolution*) sebagai alternatif penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas selain bermanfaat bagi masyarakat, sejalan dengan perkembangan hukum dalam tataran global, sejalan pula dengan hukum yang hidup dan berkembang dalam tataran lokal, yakni masyarakat adat di Indonesia yang telah memiliki mekanisme penyelesaian perkara melalui perundingan atau permusyawaratan untuk mencapai kesepakatan.

## **B. Permasalahan**

Perumusan masalah yang dikaji adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Kebijakan formulasi hukum pidana dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 terhadap penanggulangan

Tindak Pidana pelanggaran lalu lintas?

2. Hambatan-hambatan apa sajalah yang dihadapi Polri dalam penanggulangan pelanggaran laulintas melalui ADR (*Altemative Dispute Resolution*) dan bagaimana cara mengatasinya?

### C. Pembahasan

#### 1. Pengertian- pengertian

##### 1.1. Kebijakan Hukum Pidana

Istilah kebijakan berasal dari istilah "*policy*" (Inggris) atau "politiek" (Belanda). Bertolak dari pemahaman kedua istilah asing itu, maka istilah 'Kebijakan Hukum Pidana' dapat pula disebut dengan istilah "Politik Hukum Pidana". Dalam kepustakaan asing istilah 'Politik Hukum Pidana' ini sering dikenal dengan berbagai istilah antara lain : "*penal policy*", "*criminal law policy*" atau "*strafrechtspolitiek*" \*

Para sarjana yang berusaha merumuskan tentang pengertian kebijakan hukum pidana, antara lain adalah:

Sudarto merumuskan pengertian politik hukum pidana sebagai berikut:

1. Usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik

sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat<sup>4</sup>

2. Kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.<sup>5</sup>

Roeslan Saleh mengemukakan tiga alasan mengenai masih perlunya pidana dan hukum pidana yang dipakai dalam penanggulangan kejahatan yaitu :<sup>6</sup>

1. Perlu tidaknya hukum pidana tidak terletak pada persoalan tujuan yang hendak dicapai, tetapi terletak pada persoalan seberapa jauh untuk mencapai tujuan itu boleh menggunakan paksaan; persoalannya bukan terletak pada hasil yang akan dicapai, tetapi dalam

<sup>4</sup>Soedarto, 1981, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung.hlm.159

<sup>5</sup>Soedarto, 1983, *Hukum dan Perkembangan masyarakat*, Sinar Baru,Alumni, Bandung.hlm.20

<sup>6</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan kebijakan Hukum Pidana*, Alumni Bandung,hlm.153

pertimbangan antara nilai dari hasil dan nilai dari batas-batas kebebasan.

2. Ada usaha perbaikan yang tidak berarti sekali bagi si terpidana dan adanya reaksi atas pelanggaran norma.
3. Pengaruh pidana bukan semata-mata ditujukan pada si pelaku, juga untuk mempengaruhi orang lain atau masyarakat yang taat norma.

Dengan penggunaan hukum pidana dalam menanggulangi kejahatan sebagaimana diuraikan di atas, Sudarto mengemukakan beberapa hal yang pada intinya adalah sebagai berikut:<sup>7</sup>

- a. Penggunaan hukum pidana harus memperhatikan tujuan pembangunan nasional, yaitu mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur merata material spirituil berdasarkan Pancasila, sehubungan dengan ini maka (penggunaan) hukum pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan

dan mengadakan pengurangan terhadap tindakan penanggulangan itu sendiri, demi kesejahteraan dan pengayoman masyarakat.

- b. Perbuatan yang diusahakan untuk dicegah atau ditanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan "perbuatan yang tidak dikehendaki" yaitu perbuatan yang mendatangkan kerugian (materiil dan atau spirituil) atas warga masyarakat.
- c. Penggunaan hukum pidana harus memperhitungkan prinsip biaya dan hasil (*cost benefit principle*).
- d. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhatikan kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum, yaitu jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelastmg*).

Kebijakan atau upaya penanggulangan kejahatan pada

<sup>7</sup>Sudarto, *Op.Cit.* Hlm.44-48

hakekatnya merupakan bagian integral dari upaya perlindungan masyarakat (*sosial defence*) dan upaya mencapai kesejahteraan (*social welfare*). Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa tujuan akhir atau tujuan utama dari politik kriminal adalah perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat.<sup>8</sup>

Peraturan-peraturan hukum pidana dapat berfungsi dengan baik, maka peraturan hukum yang diundangkan ke tengah masyarakat perlu juga berangkat dari aspirasi masyarakat. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Satjipto Rahardjo, antara lain bahwa hukum merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kultur suatu bangsa. Oleh karena itu pelaksanaan hukum juga berhubungan erat dengan pandangan suatu bangsa mengenai pentingnya hukum di dalam masyarakatnya.<sup>9</sup>

Masalah pelanggaran hukum lalu lintas, diharapkan penegakan hukum yang sesuai dengan perkembangan masyarakat saat ini, Sedangkan menurut Muladi dan Barda Nawawi Arief

mengenai penegakan hukum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kejahatan, mengejewantah dalam penegakan hukum pidana yang rasional, penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi, dan tahap eksekusi yaitu :<sup>10</sup>

- 1) Tahap Formulasi, adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam tahap ini pembentuk undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang, kemudian merumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan pidana untuk mencapai hasil Perundang-undangan pidana yang paling baik, dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Tahap ini dapat juga disebut dengan tahap kebijakan legislatif.
- 2) Tahap Aplikasi, tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan

<sup>8</sup>Barda Nawawi Arief, 1996, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung. hlm.2

<sup>9</sup>Saljipto Rahardjo, 1990, *Hukum, Masyarakat dan Pembangunan*, Alumni, Bandung. hlm.120.

<sup>10</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op.Cit.* hlm.173

hukum pidana) oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan. Dalam tahap ini aparat penegak hukum menegakkan serta menerapkan peraturan perundang - undangan pidana yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang - undang. Dalam melaksanakan tugas ini, aparat penegak hukum harus memegang teguh nilai-nilai keadilan dan daya guna. Tahap kedua ini dapat juga disebut tahap kebijakan yudikatif

- 3) Tahap Eksekusi, yaitu tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana. Dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undang melalui penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Aparat pelaksana dalam menjalankan tugasnya harus berpedoman kepada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undangan (legislator) dan nilai-nilai keadilan serta daya

guna.

## **1.2. Lalu Lintas dan Pelanggaran Lalu Lintas**

### **a. Lalu Lintas**

Lalu lintas di dalam Undang - undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan,<sup>11</sup> Sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau terang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Pemasalahan lalu lintas serara umum melauti keamanan dan keselamatan lalu lintas yang sangat terang, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketertiban lalu lintas. Persoalan-persoalan lalu lintas terebut menimbulkan terbagai kerugian baik kerugian materiil maupun non materiil.

### **b. Pelanggaran Lalu Lintas**

Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam

<sup>11</sup>Pasal 1 angka 1 UU RI No 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.

norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Sanksi/hukuman bagi para pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sangat beragam, yaitu tergantung dari tingkat pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang paling ringan yaitu peringatan atau teguran agar pemakai jalan lebih disiplin, kemudian Sanksi tilang dan denda dikenakan bagi pemakai jalan yang melakukan pelanggaran tidak mempunyai kelengkapan surat-surat mengemudi, diantaranya Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

### **1.3. *Alternative Dispute Resolution (ADR)***

Mediasi penal (*penal mediation*) sering juga disebut dengan berbagai istilah, antara lain : *mediation in criminal cases* atau *mediation in*

*penal matters* yang dalam istilah Belanda disebut *strajbemiddeling*, dalam istilah Jerman disebut *Der Aubergerichtliche Tatusgleich* (disingkat ATA) dan dalam istilah Perancis disebut *de mediation penal*. Karena mediasi penal terutama mempertemukan antara pelaku tindak pidana dengan korban, maka mediasi penal ini sering juga dikenal dengan istilah *Victim Offender Mediation (VOM, Tater Orfer-Ausgleicti(TOA), atau Offende rvictim Arrangement (OVA)*.<sup>12</sup>

Mediasi penal merupakan salah satu bentuk alternative penyelesaian sengketa di luar pengadilan (yang biasa dikenal dengan istilah ADR atau *Alternative Dispute Resolution*, ada pula yang menyebutnya *Apropriate Dispute Resolution*.<sup>13</sup>) ADR pada umumnya digunakan di lingkungan kasus-kasus perdata,<sup>14</sup> tidak untuk kasus-kasus pidana. Berdasarkan

<sup>12</sup>Barda Nawawi Arief, 2008, *Mediasi Penal Penyelesaian Perkara di Luar Pengadilan*, Penerbit Pustaka Magister Semarang.hlm.1.

<sup>13</sup>Ibid,hlm.2

<sup>14</sup>Lihat UU No 30 tahun 1999 *tentang Arbitrase dan alternatif penyelesaian sengketa*.

perundang-undangan yang berlaku di Indonesia saat ini (hukum positif) pada prinsipnya dapat dilakukan penyelesaian kasus di luar pengadilan, walaupun dalam hal-hal tertentu, dimungkinkan adanya penyelesaian kasus pidana di luar pengadilan

Walaupun pada umumnya penyelesaian sengketa di luar pengadilan hanya ada dalam sengketa perdata, namun dalam praktek sering juga kasus pidana diselesaikan di luar pengadilan melalui berbagai diskresi aparat penegak hukum atau melalui mekanisme musyawarah perdamaian atau lembaga perdamaian yang ada di dalam masyarakat (musyawarah keluarga, musyawarah desa, musyawarah adat dsb). Pratik penyelesaian perkara pidana di luar pengadilan selama ini tidak ada landasan hukum formalnya, sehingga sering terjadi suatu kasus yang secara informal telah ada penyelesaian damai (walaupun melalui mekanisme hukum adat), namun tetap saja diproses ke pengadilan sesirai dengan hukum yang berlaku.

## 2. Kebijakan Formulasi Hukum

### **Pidana dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Penanggulangan pelanggaran Lalu Lintas**

Substansi pokok dalam kebijakan formulatif terdiri dari tiga materi, yaitu:

- Masalah tindak pidana;
- Masalah kesalahan atau pertanggungjawaban pidana;
- Masalah pidana dan pembedaan.

Untuk memperoleh gambaran yang lebih jelas dari permasalahan, maka akan diawali dengan menjelaskan mengenai hukum positif yang terdapat dalam KUHP dan di luar KUHP yaitu Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

#### **a. Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP)**

Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) rebagai hukum pidana umum (*lex generalis*), telah mengatur masalah pelanggaran dan tindak pidana di bidang lalu lintas angkutan jalan yang diatur dalam Pasal 359, Pasal 360, Pasal 408, Pasal 409, Pasal 410 dan Pasal 492 dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, yang diatur dalam Bab XIII, Pasal 54 - Pasal 70.

Pasal-pasal yang terkait dengan pelanggaran dan tindak pidana lalu lintas angkutan jalan dalam KUHP sebagai berikut:

**Pasal 359:**

Barangsiapa karena kekhilafannya menyebabkan orang mati, dipidana dengan pidana selama lamanya lima tahun, atau pidana kurungan selama lamanya satu tahun.

Perbuatan yang dilarang adalah karena kekhilafannya menyebabkan orang mati.

**Pasal 360 :**

1. Barangsiapa karena kekhilafan menyebabkan orang luka berat, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun atau pidana kurungan selama-lamanya satu tahun.
2. Barangsiapa karena kekhilafan menyebabkan orang luka sedemikian rupa sehingga orang itu menjadi sakit sementara atau tidak dapat menjalankan jabatan atau pekerjaannya sementara dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun atau dipidana dengan pidana kurungan selama-lamanya enam bulan atau pidana denda

setinggi-tingginya empat ribu lima ratus rupiah.

Perbuatan yang dilarang adalah :

1. Karena kekhilafan menyebabkan orang luka, berat.
2. Karena kekhilafan menyebabkan orang luka sedemikian rupa sehingga orang itu menjadi sakit sementara atau tidak dapat menjalankan jabatan atau pekerjaannya sementara.

**Pasal408 :**

Barangsiapa dengan sengaja dan dengan melawan hukum, menghancurkan, merusakkan dan membuat sehingga tak dapat dipakai lagi : bangunan jalan kereta api, jalan tram, telegraf, telepon dan listrik, atau bangunan untuk membendung air, membagi air atau membuang air, saluran gas dan saluran air riol (saluran air kotor) yaitu jika semua dipergunakan bagi keperluan umum, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya empat tahun.

Perbuatan yang dilarang adalah menghancurkan, merusakkan dan membuat sehingga tak dapat dipakai lagi, bangunan jalan kereta api, jalan tram, telegraf, telepon dan listrik, atau bangunan

untuk membendung air, membagi air atau membuang air, saluran gas dan saluran air riol (saluran air kotor).

**Pasal409 :**

Barangsiapa karena kekhilafan menyebabkan suatu bangunan tersebut pada pasal di atas ini dihancurkan, dirusakkan atau dibuat sehingga tidak dapat dipakai lagi, dipidana dengan pidana kurungan selama-lamanya satu bulan atau denda sebanyak-banyaknya seribu lima ratus rupiah.

Perbuatan yang dilarang adalah dihancurkan, dirusakkan atau dibuat sehingga tidak dapat dipakai lagi

**Pasal410 :**

Barangsiapa dengan sengaja dan dengan melawan hukum, menghancurkan atau merusakkan sehingga tidak dapat dipakai lagi itu suatu gedung atau alat gedung pelayar yang sama sekali atau sebagian kepunyaan orang lain, dipidana dengan pidana, penjara selama-lamanya lima tahun.

Perbuatan yang dilarang pasal ini adalah menghancurkan

atau merusakkan sehingga tidak dapat dipakai lagi suatu gedung atau alat pelayar yang sama sekakali atau sebagian kepunyaan orang lain.

**Pasal492 :**

(1) Barangsiapa yang sedang mabuk di tempat umum merintangangi lalu lintas atau mengganggu ketertiban atau mengancam keselamatan orang lain, atau melakukan sesuatu perbuatan yang harus dijalankan dengan hati-hati benar supaya jangan terjadi bahaya bagi nyawa atau kesehatan orang lain, dipidana dengan pidana kurungan selama- lamanya enam hari atau denda sebanyak-banyaknya tiga ratus tujuh puluh lima rupiah.

(2) Jika pada waktu melakukan pelanggaran itu belum lewat satu tahun, sejak pembedanaan yang dahulu telah menjadi tetap, terhadap si tersalah karena pelanggaran ini juga atau karena pelanggaran yang diterangkan dalam Pasal 536, iadipidana dengan pidana kurungan selama-lamanya dua minggu.

Perbuatan yang dilarang adalah Mabuk ditempat umum merintangangi lalu lintas atau mengganggu ketertiban atau mengancam keselamatan orang lain, atau melakukan sesuatu yang harus hati-hati benar supaya jangan terjadi bahaya bagi nyawa atau kesehatan orang lain.

Pengaturan mengenai bobot pidana dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu- Lintas Angkutan Jalan dapat dilihat pada Pasal 273-Pasal 317 untuk masing-masing pelanggaran ketentuan pidana, bobot pidana dan jenis-jenis pidana ditentukan secara bervariasi, artinya untuk jenis tindak pidana yang satu bobotnya berbeda dengan jrnis tindak pidana lainnya.

Untuk lebih jelasnya akan disajikan dalam tentuk skema yang dapat memberikan gambaran mengenai pengaturan bobot pidana berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia

Nomor 22 Tahun 2009.

- 1) Melihat kondisi penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas yang telah berlangsung selama ini, sudah seyogyanya ADR (*Alternative Dispute Resokion*)dijadikan alternatif penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di luar pengadilan,
- 2) Perlunya pembaharuan hukum dalam Undang-undang lalu lintas yang akan datang dengan memasukan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas melalui ADR (*Alternative Dispute Resolutions*) dengan kelengkapan rumusnya, agar penerapan ADR terdapat legalisasi atau payung hukum yang kuat.

Tabel 1

Bobot Kualifikasi Tindak Pidana Pelanggaran pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan

No	Pasal-pasal Ketentuan Pidana UUNo. 22 Tahun 2009	Jenis dan Bobot Pidana		
		Pidana Penjara	Pidana Kurungan	Denda

1	Pasal 273 ayat (1)	6 bln	-	12 juta
	Pasal 273 ayat (2)	1 thn	-	24 juta
	Pasal 273 ayat (3)	5 thn	-	120 juta
	Pasal 273 ayat (4)	6 bln	-	1.5 juta
2	Pasal 274 ayat (1)	1 thn	-	24 juta
	Pasal 274 ayat (2)	1 thn	-	24 juta
3	Pasal 275 ayat (1)		1 bln	250 rb
	Pasal 275 ayat (2)	2 thn		50 juta
4	Pasal 276		1 bln	250 rb
5	Pasal 277	1 thn		24 juta
6	Pasal 278	-	1 bln	250 rb
7	Pasal 279	-	2 bln	500 ribu
8	Pasal 280	-	2 bln	500 ribu
9	Pasal 281	-	4 bln	1 juta
10	Pasal 282	-	1 bln	250 ribu
11	Pasal 283	-	3 bln	750 ribu
12	Pasal 284	-	2 bln	500 ribu
13	Pasal 285 ayat (1)	-	1 bln	250 ribu
	Pasal 285 ayat (2)	-	2 bln	500 ribu
14	Pasal 286	-	2 bln	500 ribu
15	Pasal 287 ayat(1)	-	2 bln	500 ribu
	Pasal 287 ayat (2)	-	2 bln	500 ribu
	Pasal 287 ayat (3)	-	1 bln	250 ribu
	Pasal 287 ayat (4)	-	1 bln	250 ribu
	Pasal 287 ayat (5)	-	2 bln	500 ribu
	Pasal 287 ayat (6)	-	1 bln	250 ribu
16	Pasal 288 ayat (1)	-	2 bln	500 ribu
	Pasal 288 ayat (2)	-	1 bln	250 ribu
	Pasal 288 ayat (3)	-	2 bln	500 ribu
17	Pasal 289	-	1 bln	250 ribu
18	Pasal 290	-	1 bln	250 ribu
19	Pasal 291 ayat(1)	-	1 bln	250 ribu
20	Pasal 291 ayat (2)	-	1 bln	250 ribu
21	Pasal 292	-	1 bln	250 ribu
22	Pasal 293 ayat (1)	-	1 bln	250 ribu
	Pasal 293 ayat (2)	-	15 hari	100 ribu
23	Pasal 294	-	1 bln	250 ribu
24	Pasal 295	-	1 bln	250 ribu
25	Pasal 296	-	3 bln	750 i ibu
26	Pasal 297	-	1 tahun	3 juta
27	Pasal 298	-	2 bln	500 ribu
28	Pasal 299	-	15 hari	100 ribu
29	Pasal 300 huruf (a), (b)	-	1 bln	250 ribu

30	Pasal 301	-	1 bln	250 ribu
31	Pasal 302	-	1 bln	250 ribu
32	Pasal 303	-	1 bln	250 ribu
33	Pasal 304	-	1 bln	250 ribu
34	Pasal 305	-	2 bln	500 ribu
35	Pasal 306	-	1 bln	250 ribu
36	Pasal 307	-	2 bln	500 ribu
37	Pasal 308 huruf (a), (b), (c)	-	2 bln	500 ribu
38	Pasal 309	-	6 bln	1.5 juta
39	Pasal 310 ayat (1)	6 bln	-	1 juta
	Pasal 310 ayat (2)	1 tahun	-	2 juta
	Pasal 310 ayat (3)	5 tahun	-	10 juta
	Pasal 310 ayat (4)	6 tahun	-	12 juta
40	Pasal 3H ayat (1)	1 tahun	-	3 juta
	Pasal 3H ayat (2)	2 tahun	-	4 juta
	Pasal 3H ayat (3)	4 tahun		8 juta
	Pasal 3H ayat (4)	10 tahun		20 juta
	Pasal 3H ayat (5)	12 tahun		24 juta
41	Pasal 312	3 tahun		75 juta
42	Pasal 313		6 bln	15 juta
43	Pasal 314	-	-	-
44	Pasal 315 ayat (1)	-	-	-
	Pasal 315 ayat (2)	-	-	-
	Pasal 315 ayat (3)	-	-	-

Sumber: Data sekunder yang diolah

Pelanggaran lalu lintas bila di lihat di dalam KUHP termasuk ke dalam jenis pelanggaran. Akibat dari kecelakaan tersebut sebagaimana telah disinggung pada penjelasan terdahulu menimbulkan berbagai macam akibat seperti luka ringan, luka berat, bahkan ada pula yang menyebabkan korban meninggal dari kecelakaan lalu lintas, menyebabkan kerugian materiil bagi pemilik kendaraan yang bersangkutan seperti kendaraan menjadi rusak ringan, maupun rusak berat.

Dengan adanya akibat kecelakaan tersebut tentunya diperlukan proses penyelesaiannya yang terbaik agar tidak menjadi berkepanjangan. Biasanya apabila terjadi suatu kecelakaan lalu lintas masing-masing pihak saling ngotot mencari yang benar, dan tidak ada yang mau mengakui kesalahan, akibatnya tak heran pula diantara mereka timbul pertengkaran mulut, karena ingin mempertahankan prinsip sama-sama ingin benar semua. Penyelesaian semacam tersebut menurut penulis adalah hal yang tidak mesti dilakukan,

hendaknya masing-masing pihak bila terjadi kecelakaan lalu lintas dapat menyelesaikannya dengan cara yang baik, dengan hati yang dingi dan saling memahami diri sehingga persoalan dapat diselesaikan.

Dalam penyelesaian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polrestabes Semarang, pada dasarnya penyelesaian kecelakaan lalu lintas dilakukan dengan dua cara :<sup>15</sup>

1. Dengan cara kekeluargaan

Dimana dalam penyelesaian semacam ini para pihak yang mengalami kecelakaan melakukan perundingan/musyawarah untuk mencari jalan terbaik terhadap musibah kecelakaan yang telah terjadi, terutama dalam menentukan siapa yang menanggung biaya perobatan kalau yang bersangkutan mengalami luka, patah atau cacat dan apabila meninggal dunia, berapa besar uang duka yang diminta pihak keluarga korban dan berapa pula kesanggupan untuk membayar uang duka.

2. Dengan jalur hukum atau lewat peradilan Berkas perkara yang

sudah lengkap untuk selanjutnya dilimpahkan ke kejaksaan, apabila pihak kejaksaan menyatakan terkas perkara lengkap dibuatkan Surat dakwaan untuk dilimpahkan ke pengadilan. Di pengadilan terkas perkara tersebut telah diterima selanjutnya majelis hakim yang menangani perkara memanggil terdakwa untuk diadakan pemeriksaan terhadap saksi-saksi, barang bukti, korban sehingga hakim memperoleh suatu keyakinan dalam menentukan salah tidaknya terdakwa melakukan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas. Kecelakaan yang terjadi di Wilayah hukum Polrestabes Semarang selama tiga tahun terakhir yaitu tahun 2008, tahun 2009, dan tahun 2010, dari data yang diperoleh di Polantas Polrestabes Semarang dapat dilihat pada tabel 1 berikut dibawah ini.

<sup>15</sup>Hasil Wawancara dengan penyidik unit laka lantans polrestabes kota semarang, Ajun Inspektur Polisi satu basuki Raharjo, Tanggal 19 September 2011

Tabel I

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Polrestabes Semarang Selama tiga tahun terakhir : Tahun 2008, tahun 2009, tahun 2010

NO	Akibat Kecelakaan	Tahun 2008	Tahun 2009	Tahun 2010	Jumlah
1	Meninggal dunia	13	21	26	60
2	Luka berat	12	28	31	71
3	Cacat	3	2	8	13
4	Luka Ringan	6	5	29	34

Sumber data Polantas Polrestabes Semarang 2010

Dari tabel tersebut di atas dapat diketahui jumlah angka kecelakaan yang tertinggi di wilayah hukum Polrestates Semarang selama tiga tahun terakhir ini yaitu kecelakaan yang menyebabkan luka berat 71 orang, sedangkan kecelakaan meninggal dunia jumlah 60 orang, menyebabkan luka ringan jumlah

34 orang dan cacat jumlah 13 orang.

Sedangkan kerugian materiil yang ditimbulkan akibat dari kecelakaan lalu lintas selama tiga tahun terakhir yaitu tahun 2008, tahun 2009 dan tahun 2010, untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel II

Tabel II

Kerugian materiil ditimbulkan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas tahun 2008, tahun 2009, dan tahun 2010

No	Bulan	Tahun 2008	Tahun 2009	Tahun 2010
1	Januari	1.000.000,-	22.200.000	6.450.000
2	Pebruari	1.000.000,-	300.000	7.750.000
3	Maret	1.000.000,-	2.000.000	4.900.000
4	April	3.000.000,-	4.000.000	3.200.000
5	Mei	3.000.000,-	350.000	6.000.000
6	Juni	5.500.000,-	-	2.600.000
7	Juli	1.000.000,-	-	3.200.000
8	Agustus	6.000.000,-	200.000	7.500.000
9	September	1.000.000,-	4.400.000	21.300.000
10	Oktober	9.700.000,-	1.400.000	13.400.000
11	Nopember	2.500.000,-	4.100.000	9.000.000
12	Desember	5.000.000,-	4.600.000	4.500.000
	Jumlah	32.200.000,-	43.550.000	89.800.000

Sumber data : Polantas Polrestates Semarang 2010

Dari table II, dapat diketahui dimana kerugian materiil yang ditimbulkan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama tahun 2008, 2009, 2010 di wilayah hukum Polrestabes Semarang, yaitu tertinggi terjadi tahun 2010, sebanyak Rp 89.800.000,-

Dalam menjalankan tugas dan

kewenangan Polri, untuk menyelesaikan kasus pelanggaran lalu lintas tersebut, umumnya masyarakat menggunakan dua cara, ada yang diselesaikan secara kekeluargaan/damai, dan ada pula penyelesaian melalui pengadilan. Untuk lebih jelasnya mengenai cara penyelesaian kecelakaan tersebut diatas dapat dilihat pada table III.

Tabel III

Penyelesaian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Polantas Polrestabes Semarang.

No.	Jenis Penyelesaiannya	Tahun 2008	Tahun 2009	Tahun 2010
1	Cara Kekeluargaan/Damai	24	56	127
2	Proses Peradilan	12	15	38

Sumber Data: Polantas Polrestabes Semarang tahun 2010

Dari tabel III tersebut dapat diketahui dimana dalam penyelesaian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polrestabes Semarang umumnya mereka lebih banyak menyelesaikannya dengan cara kekeluargaan atau secara damai jumlah keseluruhan selama tiga tahun terakhir

2008 s/d 2010 sebanyak 207 kasus. Sedangkan yang diselesaikan melalui pengadilan sebanyak 65 kasus.

Dari data di Pengadilan Negeri Semarang tentang jumlah kasus lalu lintas yang telah di putus oleh pengadilan Negeri Semarang terhitung dari tahun 2008 s/d 2010, dapat dilihat dari table di bawah ini:

No	Jenis Perkara	Th 2008	Th 2009	Th 2010	Jumlah
1	Meninggal dunia	7	6	15	28

2	Luka berat	4	8	20	32
3	Cacat	1	1	3	5

Sumber data : Pengadilan Negeri Semarang tahun 2010

Dari Tabel IV tersebut dapat diketahui dimana jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang telah di putus oleh Pengadilan Negeri Semarang selama tiga tahun terakhir dari tahun 2008 s/d 2010, yang terbanyak pada tahun 2010 jumlah 38 kasus, tahun 2009, jumlah 15 kasus, sedangkan tahun 2008 jumlah 12 kasus.

Bedasarkan hasil wawancara dengan Penyidik Unit laka lintas Polrestabes Semarang, Ajun Inspektur Polisi Satu Basuki Rahardjo, tanggal 19 Septemter 2011, dikatakan bahwa :<sup>16</sup> permasalahan yang timbul sehubungan dengan proses penyelesaian kecelakaan lalu lintas dimana untuk kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia, dimana dari pihak keluarga korban meminta uang duka untuk berdamai cukup tinggi, sehingga terkadang salah satu pihak tidak bisa memenuhi permintaannya akhirnya kasusnya terpaksa dilanjutkan ke Pengadilan. Selain itu apabila terjadi kecelakaan lalu lintas masing-masing

pihak salah menyalahkan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut hendaknya para pihak berjiwa besar, dan mengalami kecelakaan lalu lintas menunjukkan sikap bijak tidak saling menyalahkan sehingga dapat dimusyawarahkan

### **3. Hambatan-hambatan yang dihadapi Polri dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas melalui ADR (*Alternative Dispute Resolution*) dan bagaimana cara mengatasinya**

Surat Kapolri No Pol : B/3022/XII/2009/SDEOPS, tanggal 14 Desember 2009 tentang Penanganan Kasus Melalui *Alternatif Dispute Resolution* (ADR) Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, dengan hormat dijelaskan kembali bahwa salah satu bentuk penyelesaian masalah dalam penerapan Polmas adalah penerapan konsep Alternatif Dispute Resolution (ADR), yakni pola penyelesaian masalah sosial melalui jalur alternatif selain proses hukum atau non litigasi antara lain melalui upaya perdamaian. Akhir-akhir ini banyak proses

<sup>16</sup>Hasil Wawancara dengan penyidik unit laka lintas polrestabes kota semarang, Ajun Inspektur Polisi satu basuki Raharjo, Tanggal 19 September 2011

penegakkan hukum terhadap kasus tindak pidana dengan kerugian sangat kecil menjadi sorotan media massa dan masyarakat, terkesan aparat CJS terlalu kaku dalam penegakan hukum, berkaitan dengan hal tersebut di atas, agar di ambil langkah- langkah sbb:

- 1) Mengupayakan penanganan kasus pidana yang mempunyai kerugian materi kecil, penyelesaiannya dapat diarahkan melalui konsep ADR
- 2) Penyelesaian kasus pidana dengan, menggunakan ADR harus disepakati oleh pihak-pihak yg berperkara namun apabila tidak terdapat kesepakatan baru diselesaikan sesuai dengan prosedur hukum yang berlaku secara profesional dan proporsional.
- 3) Penyelesaian kasus pidana yg menggunakan ADR harus berprinsip pada musyawarah mufakat dan harus diketahui oleh masyarakat sekitar dengan menyertakan RT RW setempat.
- 4) Penyelesaian kasus pidana dengan menggunakan ADR harus menghormati norma hukum sosial / adat serta memenuhi azas keadilan.
- 5) Memberdayakan anggota Polmas dan memerankan FKPM yang ada di wilayah masing-masing untuk

mampu mengidentifikasi kasus -kasus pidana yang mempunyai kerugian materiil kecil dan memungkinkan untuk diselesaikan melalui konsep ADR.

- 6) Untuk kasus yang telah dapat diselesaikan melalui konsep ADR agar tidak lagi di sentuh oleh tindakan hukum lain yang kontra produktif dengan tujuan Polmas.

Hambatan-hambatan Polri dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas lewat ADR antara lain :

- 1) Masalah penentuan biaya pengobatan bagi korban yang terlalu tinggi sehingga salah satu pihak tidak sanggup untuk memenuhinya.
- 2) Belum adanya pengaturan secara hukum dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas diluar pengadilan.

Sedangkan cara mengatasinya adalah sebagai berikut:

- 1) Hendaknya para pihak mempunyai jiwa besar, dan saling melihat kenyataan yang terjadi bila mengalami kecelakaan lalu lintas hendaknya menunjukkan sikap yang bijak tidak saling mencari kebenaran masing-masing.
- 2) Hendaknya para pihak mempunyai

jiwa besar, dan saling melihat kenyataan yang terjadi bila mengalami kecelakaan lalu lintas hendaknya menunjukkan sikap yang bijak tidak saling mencari kebenaran masing-masing.

- 3) Perlunya Peraturan Perundang-undangan merespon kenyataan-kenyataan lapangan yang menghendaki adanya ADR dalam perkara pidana. Walaupun tidak seluruh perkara pidana yang diberi peluang untuk diselesaikan secara ADR, namun terdapat indikasi terhadap tindak pidana-tindak pidana tertentu yang sekarang justru lebih banyak orientasi penyelesaiannya dilafalkan secara damai, maka untuk hal-hal seperti inilah yang perlu direspon dan dirumuskan untuk diberikan landasan legalitas, sehingga tidak lagi dilafalkan secara illegal seperti yang selama ini terjadi

#### **D. Penutup**

##### **1. Kesimpulan**

- 1) Kebijakan formulasi dalam Undang-undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur adanya

penyelesaian diluar pengadilan tetapi dalam aplikasinya bahwa kasus pelanggaran lalu lintas oleh masyarakat sering dilakukan lewat jalur mediasi, dan sebenarnya mediasi sudah dikenal dalam hukum adat dan dalam kenyataan sehari-hari

- 2) Perkembangan pemikiran tentang ADR (*Alternative Dispute Resolution*) antara lain dapat dilihat dari hasil pertemuan tingkat internasional yang telah menghasilkan berbagai instrumen Internasional yang memberikan rekomendasi dan pedoman bagi negara-negara untuk menjadikan ADR (*Alternative Dispute Resolution*) sebagai media penyelesaian perkara tindak pidana. Tanpa mengesampingkan berbagai kritik terhadap penggunaan ADR (*Alternative Dispute Resolution*), fakta obyektif menunjukkan bahwa ADR (*Alternative Dispute Resolution*), yang dilaksanakan di beberapa negara telah menunjukkan hasil positif.

##### **2. Saran**

- 1) Melihat kondisi penegakan

hukum pidana terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas yang telah berlangsung selama ini, sudah seyogyanya ADR (*Alternative Dispute Resolution*) dijadikan alternatif penyelesaian perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di luar pengadilan.

- 2) Perlunya pembaharuan hukum dalam Undang-undang lalu lintas yang akan datang dengan memasukkan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas melalui ADR (*Alternative Dispute Resolutions*) dengan kelengkapan rumusannya, agar penerapan ADR terdapat legalisasi atau payung hukum yang kuat.

#### DAFTAR PUSTAKA

Barda Nawawi Arief, 2008, *Mediasi Penal Penyelesaian Perkara di Luar Pengadilan*, Penerbit Pustaka Magister Semarang.

\_\_\_\_\_, 1996, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

\_\_\_\_\_, 1991, *Kebijakan*

\_\_\_\_\_, *Kriminal, Bahan Penataran Kriminologi*, FHUNPAR, Bandung.

\_\_\_\_\_, 1996, *Kebijakan Legislative dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara*, Cetakan II, Badan Penerbit UNDIP, Semarang.

\_\_\_\_\_, 1998, *Beberapa Aspek Penegakan Hukum dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.

\_\_\_\_\_, 2002, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Jimmy Jones Sembiring, 2011 *Cara Menyelesaikan Sengketa di luar Pengadilan (Negosiasi, Mediasi, Konsiliasidan Arbitrase)*, Tramedia Pustaka, Jakarta.

Muljatno. 1990, *Asas-Asas Hukum Pidana*. Liberty. Yogyakarta

M. Karyadi, 1976,

- Perundang-undangan Lalu Lintas dan angkutan Jalan Raya di Indonesia Komentar Serta Tanya Jawab*, Penerbit "poma". Bogor.
- Soedarto, 1983, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung.
- Soedarto, *Proses Kodifikasi Hukum Pidana dan Kedudukan Hukum Pidana di Bidang Ekonomi, dalam Aspek-aspek Pidana di Bidang Ekonomi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Suryono Soekanto. 1956, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Penerbit CV Rajawali, Jakarta.
- Saljipto Rahardjo, 1980, *Hukum, Masyarakat dan Pembangunan*, Alumni, Bandung.
- Syahrizal Abbas, 2010, *Mediasi dalam Hukum Syariah, Hukum Adat dan Hukum Nasional*, Kencana Persada Media Group, Jakarta.
- Takdir Rahmandi, 2010, *Mediasi Penyelesaian Sengketa Melalui Pendekatan Mufakat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- <http://suaramerdeka.com/vl/inde.php/read/news/2011/04/10/82591>
- [http://suaramerdeka.com/vl/index.i\)hi\)read/cetak/2011/04/11/142970/Tiga Bulan 1 1-Korban-Tewas- Kecelakaan](http://suaramerdeka.com/vl/index.i)hi)read/cetak/2011/04/11/142970/Tiga_Bulan_1_1-Korban-Tewas-Kecelakaan).
- Zul Akrial, 2009, *Perdamaian Dalam Hukum Pidana*, <http://zulakrial.blogspot.com> E-mail: [zul-akrial@yahoo.co.id](mailto:zul-akrial@yahoo.co.id)  
Dosen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Pekanbaru.
- Peraturan Perundang-undangan:**
- KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana).
  - Undang-undang Republik Indonesia No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia.

- Undang-undang Republik Indonesia No 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia. Undang-undang Republik Indonesia No 48 Tahun 2009 tentang Pokok-pokok Kekuasaan Kahakiman, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009, Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076.

- Undang-undang Republik Indonesia No 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.