

Penerapan Restoratif (*Restorative Justice*) Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Subana¹⁾

¹⁾ Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Islam Nusantara, Kota Bandung, Indonesia
E-mail: Subana1972@gmail.com

Abstract. A traffic accident is an unexpected and accidental road event involving a vehicle with or without another road user that results in human casualties and / or loss of property. A single traffic accident that befalls a family in the category of moderate and severe accidents, so the position of the suspect at the stage of investigation after obtaining a decision from the court to carry out the criminal justice process is the final ultimate (*ultimum remedium*). Only memory explanation (*memorie toelichthing*) says that negligence (*culpa*) lies between intentional and accidental. After all the *culpa* is as long as lighter than *semana* (*dolus*) therefore, the *culpa* delicacy is *quasidelict* so that criminal reductions are made. The research method is descriptive analysis, with a normative juridical approach which uses data sources, is secondary data obtained through document studies. This study finds the answers, namely as follows: restorative the application has been regulated in the law of the Republic of Indonesia number 22 of 2009 concerning road traffic and transportation, in paragraph 229 paragraph (2) namely minor traffic accidents as referred to in paragraph (1) letter (a) while traffic accidents, moderate and severe through the criminal justice process. but in the investigation process, the investigator has legal considerations to give a sense of justice and its use so that the case is stopped (sp3) the order to terminate the investigation. According to the theory of forgiveness, it has one of the following elements : If the offender repents before being executed, the sentence is forgiven; The penalty which is killed by repentance is the punishment concerning the *haq* of Allah. While justice : Imagine a group of people are choosing principles for evaluating the basic structure justice of their society. What is clear, if the principle must be fair, they must be chosen in a situation that is fair in itself. That is, no one is allowed to dominate choices or take advantage of unfair opportunities such as the advantages of natural gifts or social position. the repair the principle of justice is the result of a choice equivalent to "justice as equality".

Keywords: Restorative Application In The Investigation Of Victims Of traffic Accidents

Abstrak. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di duga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas tunggal yang menimpa suatu keluarga kategori golongan kecelakaan sedang dan berat, jadi kedudukan tersangka pada tahap penyidikan setelah mendapatkan penetapan dari pengadilan untuk dilakukan. Proses peradilan pidana merupakan pemungkas terakhir (*ultimum remedium*). Hanya memori penjelasan (*memorie Toelichthing*) mengatakan, bahwa kelalaian (*culpa*) terletak antara sengaja dan kebetulan. Bagaimanapun juga *culpa* itu dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja (*dolus*). Oleh karena itu, bahwa delik *culpa* itu merupakan delik semu (*quasidelict*) sehingga diadakan pengurangan pidana. Metode penelitian bersifat deskriptif analitis, dengan pendekatan yuridis normatif, yang menggunakan sumber data,

adalah data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumen. Penelitian ini menemukan jawaban, yakni sebagai berikut: penerapan restoratif (*Restorative Justice*) telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 229 ayat (2) yaitu kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hurup (a) sedangkan kecelakaan lalu lintas sedang dan berat melalui proses peradilan pidana. Namun dalam proses Penyidikan, penyidik mempunyai pertimbangan hukum untuk memberikan rasa keadilan dan pemanfaatannya sehingga perkaranya dihentikan (SP3) Surat Perintah Penghentian Penyidikan. Menurut teori pemaafan memiliki salah satu unsur sebagai berikut: kalau pelaku kejahatan bertobat sebelum dieksekusi, hukuman dimaafkan; Hukuman yang gugur dengan tobat adalah hukuman yang berkenaan dengan *Haq Allah*;. Sedangkan keadilan : bayangkan sekelompok orang sedang memilih prinsip-prinsip untuk mengevaluasi keadilan struktur dasar masyarakatnya. Yang jelas, jika prinsip tersebut harus adil, mereka harus dipilih di suatu situasi yang dalam dirinya adil. Artinya, tak seorang pun diperbolehkan mendominasi pilihan atau memanfaatkan kesempatan yang tidak adil seperti kelebihan dari anugerah alamiah atau posisi sosialnya. Karena itu, prinsip keadilan merupakan hasil dari pilihan yang setara “keadilan sebagai kesetaraan”.

Kata Kunci: Penerapan Restoratif dalam penyidikan terhadap korban kecelakaan lalu lintas

I. PENDAHULUAN

Perkembangan pembangunan bangsa Indonesia terjadi pergeseran ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan yang melahirkan reformasi yang dilakukan oleh para Mahasiswa dengan harapan untuk menumbuhkan perubahan-perubahan yang lebih maju/modern dan berkeadilan. Perubahan yang terakhir dalam rangkaian gelombang reformasi nasional sejak tahun 1998 sampai tahun 2002 yang fundamental dalam hal perubahan naskah UUD 1945 terdiri atas pembukaan dan pasal-pasal, sedangkan status penjelasannya yang selama ini dijadikan lampiran tidak terpisahkan dari naskah UUD 1945 tidak lagi diakui sebagai bagian dari naskah UUD.¹

Dalam pembukaan Undang-Undang Dasar mencakup empat pokok pikiran, yaitu; pertama, bahwa Negara Indonesia adalah negara yang melindungi dan meliputi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, serta

mencakupi segala paham golongan dan paham perseorangan; kedua, bahwa Negara Indonesia hendak mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh warganya; ketiga, bahwa Negara Indonesia menganut paham kedaulatan rakyat, Negara dibentuk dan diselenggarakan berdasarkan kedaulatan rakyat yang juga di sebut sistem demokrasi; dan keempat, bahwa Negara Indonesia adalah negara yang berke-Tuhanan Yang Maha Esa menurut dasar kemanusiaan yang adil dan beradab.²

Pokok-pokok pikiran tersebut mencakup suasana kebathinan yang terkandung dalam Undang-Undang Dasar. Pokok-pokok pikiran mencerminkan falsafah hidup (*weltanschauung*) dan pandangan dunia (*world view*) bangsa Indonesia serta cita-cita hukum (*rechtsidee*) yang menguasai dan menjiwai hukum dasar, baik yang tertulis (Undang-Undang Dasar) maupun yang tidak tertulis. Undang-Undang Dasar mewujudkan pokok-pokok pikiran itu dalam perumusan pasal-pasal

¹ Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2017, hlm 48-51.

² Jimly Asshiddiqie, *Ibid*, hlm 52.

yang secara umum mencakup prinsip-prinsip pemikiran dalam garis besarnya.³

Prinsip supermasi hukum dan kedaulatan hukum itu sendiri pada pokoknya berasal dari kedaulatan rakyat. Prinsip negara hukum hendaklah dibangun dan dikembangkan menurut prinsip-prinsip demokrasi dan kedaulatan rakyat (*demokratische rechtsstaat*). Hukum tidak boleh dibuat, ditetapkan, ditafsirkan, dan ditegakkan dengan tangan besi berdasarkan kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Prinsip Negara Hukum tidak boleh ditegakkan dengan mengabaikan prinsip-prinsip demokrasi yang diatur dalam Undang-Undang Dasar.⁴

Lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan cermin budaya bangsa secara geografis, demografi dan sumber alam yang harus dipelihara dan dikembangkan lebih luas lagi karena dari sistem dan tata kelola lalu lintas dan angkutan jalan dapat menunjukkan kemajuan atau ketertinggalan suatu bangsa. Maka sebagai pemangku pemerintahan dalam pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dalam menyelenggarakannya sesuai dengan tugas pokok dan fungsi, untuk melaksanakannya sehingga perubahan pembangunan dibidang jalan, sarana dan prasarana jalan, dan yang lainnya dapat dinikmati dan dirasakan oleh masyarakat dalam meningkatkan ekonomi.

Dari pertumbuhan perindustrian dan perdagangan kendaraan bermotor, harus pula di imbangi dengan program-program pemerintah yang lainnya dalam hal meningkatkan sumber daya manusia yang berkemampuan berdisiplin berlalu lintas, pertumbuhan infrastruktur yang memadai, sarana dan prasarana lalu lintas. Namun bila dalam program tersebut terjadi suatu ketimbangan yang tidak seimbang maka akan terjadi suatu permasalahan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas. Di daerah Provinsi Jawa barat pada Direktorat lalu

Lintas Polda Jawa barat terdapat data-data kecelakaan lalu lintas yang terprogram Korps Lalu Lintas Polri dengan menggunakan program *integrated road safety management system* (IRSMS) menginfut dari beberapa Polda, polres/ta/polrestabes, di Polda Jawa barat kecuali Polres Metro Bekasi yang masuk ke wilayah administrasi Polda Metro, data kecelakaan lalu lintas selama 5 (lima) tahun, dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018, data tercatat sebagai berikut:

Th	Jumlah Kejadian	Korban/Tersangka Akibat Kecelakaan			
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materi
2014	8.569	2.594	2.949	8.986	Rp. 20.722.180.599,-
2015	8.538	2.242	2.759	9.586	Rp. 21.297.576.653,-
2016	7.584	4.007	1.414	7.479	Rp. 18.010.350.320,-
2017	7.379	3.927	1.029	7.224	Rp. 18.239.225.110,-
2018	7.591	3.663	1.109	7.580	Rp. 14.649.180.400,-
Jmlh	39.661	16.433	9.260	40.855	Rp. 92.918.513.082,-

Data kecelakaan tersebut diatas merupakan suatu fakta yang realitas sebagai gambaran mobilitas masyarakat dengan menggunakan kendaraan baik sepeda motor maupun mobil sebagai alat transportasi di jalan yang penuh dengan segala resiko dalam suatu perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain untuk mencapai suatu tujuan. Resiko berkendara di jalan salah satunya terjadi kecelakaan lalu lintas yang selalu dipengaruhi oleh beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan meliputi ; faktor kelalaian pengguna jalan, faktor ketidaklaikan kendaraan, faktor ketidaklaikan jalan, dan faktor lingkungan.

Penyebab kecelakaan lalu lintas, menimbulkan suatu permasalahan hukum dalam keadilan dan ketidakadilan dalam realita kehidupan manusia dalam berkendara di jalan. Banyak kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang menimpa dalam suatu keluarga itu sendiri maupun dengan pihak lain yang terjadi di negara Indonesia ini. Salah satunya kecelakaan tunggal, yang dialami oleh suatu keluarga dengan menggunakan kendaraan sepeda motor, akibat dari kecelakaan istrinya meninggal

³ Jimly Asshiddiqie, *Ibid*, hlm 54.

⁴ Jimly Asshiddiqie, *Ibid*, hlm 57.

dunia, suaminya (tersangka) dan anaknya mengalami luka berat dan memerlukan perawatan medis dari rumah sakit dengan biaya yang cukup serta dengan waktu yang relatif lama dari kesembuhannya. Suaminya (Tersangka) harus mencari biaya rumah sakit untuk biaya dirinya dan anaknya serta harus menghadapi ranah hukum atas kecelakaan tunggal tersebut. Begitu pula anaknya sudah kehilangan ibunya yang meninggal di tambah dengan kehilangan ayahnya untuk menghadapi ranah hukum.

Untuk memberikan rasa keadilan dalam perlindungan hukum terhadap masyarakat/pengguna jalan dalam berkendara di jalan, Kepolisian Daerah Jawa Barat berusaha melakukan beberapa upaya untuk menekan kejadian kecelakaan lalu lintas maupun terhadap korban dan/atau tersangka yang mengalami meninggal dunia (MD), luka berat (LB), luka ringan (LR) dan kerugian materi, dengan cara Pre-emptif, Prepentif dan Represif yang berkomitmen untuk mengintegrasikan tujuan pembangunan abad milenium (MDGs) ke dalam program pembangunan nasional. Salah satu programnya “*Milinnal Road Safety Festival* tahun 2019” yang diselenggarakan pada bulan Januari 2019 diseluruh wilayah Indonesia dengan salah satu indikatornya menggelorakan kepada seluruh lapisan masyarakat, dengan motto “stop pelanggaran”, Stop Kecelakaan”, “keselamatan untuk kemanusiaan”.

Pembangunan hukum dilaksanakan melalui pembaharuan hukum baik secara tertulis maupun secara tidak tertulis dengan tujuan berkeadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan hukum dalam menjaga kehidupan manusia di dunia ini yang berperilaku sesuai dengan kodratnya sehingga hubungan antara manusia terjalin harmonis dapat dirasakan oleh masyarakat itu sendiri dan dengan dibatasi oleh suatu ketentuan hukum materil tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ketentuan hukum formil tertuang dalam Undang-Undang

Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHAP, untuk mengimbangi tuntutan dan perkembangan zaman yang di dukung dengan teknologi yang modern, dengan tetap memperhatikan kemajemukan tatanan hukum yang berlaku mencakup upaya untuk meningkatkan, pelayanan hukum, kesadaran hukum, perlindungan hukum, penegakan hukum, kepastian hukum, yang berintikan keadilan dan kemanfaatan kebenaran dalam rangka penyelenggaraan pembangunan nasional yang makin maju.

Dengan bertitik tolak dari permasalahan secara umum diatas, ada beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi, sebagai berikut :

1. Bagaimanakah gelar perkara dalam penerapan penyelesaian kasus korban kecelakaan lalu lintas melalui Letigasi dan Non Letigasi ?
2. Bagaimanakah penyelesaian perkara pidana kecelakaan lalu lintas dilakukan diluar sidang pengadilan, harus dipenuhi oleh masing-masing pihak ?
3. Bagaimanakah penerapan Restoratif (*Restorative Justice*) terhadap korban kecelakaan lalu lintas dalam proses penyidikan ?

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk menemukan, gelar perkara dalam penerapan penyelesaian kasus korban Kecelakaan lalu lintas melalui Letigasi dan Non Letigasi.
2. Untuk menemukan, penyelesaian perkara pidana kecelakaan lalu lintas dilakukan diluar sidang pengadilan, harus dipenuhi oleh masing-masing pihak.
3. Untuk menemukan, penerapan Restoratif (*Restorative Justice*) terhadap korban kecelakaan lalu lintas dalam proses penyidikan.

Dari hasil pembahasan Tesis ini, maka penulis berharap semoga tulisan karya ilmiah mempunyai kegunaan dan manfaatnya :

1. Secara Teoritis:
 - a. Dapat digunakan sebagai masukan bagi perkembangan hukum positif

- yang mencakup hukum pidana materil dan hukum pidana formil, yang berkembang pada kehidupan masyarakat yang bermartabat.
- b. Untuk mendapatkan manfaat dan faedah dari permasalahan-permasalahan dari judul tesis ini, sehingga korban kecelakaan lalu lintas mendapatkan keadilan yang tumbuh dan berkembang dilingkungan masyarakat itu sendiri maupun perlindungan hukum lainnya.
2. Secara Praktis:
 - a. Memberikan pelayanan dan perlindungan hukum terhadap korban dan atau yang di duga tersangka kecelakaan lalu lintas, dapat memberikan sumbangan yang berharga bagi ilmu Pengetahuan khususnya dalam peraturan perundang-undangan.
 - b. Memberikan rasa keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan hukum terhadap korban dan atau yang di duga tersangka kecelakaan lalu lintas dalam proses penyelidikan dan/atau penyidikan untuk mendapatkan penempatan keadilan dalam suatu kepastian hukum.

II. METODE

Metode penelitian suatu keharusan untuk penelitian, begitu pula dalam penulisan Tesis ini digunakan langkah-langkah penelitian:

1. Metode Pendekatan:

Pendekatan yuridis normatif, yaitu hukum dikonsepsikan sebagai norma, kaidah, asas atau dogma-gogma. Tujuannya untuk dapat mengetahui bagaimana pengetahuan hukum tentang penyelesaian suatu perkara pidana kecelakaan lalu lintas dalam penempatan keadilan untuk kepastian hukumnya.
2. Spesifikasi penelitian:

Spesifikasi penulisan ini adalah deskriptif analitis, yaitu suatu metode penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta tentang terjadinya kecelakaan lalu lintas menganalisis suatu permasalahannya, yang dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan dalam penempatan keadilan untuk kepastian hukumnya.

3. Tahap Penelitian:
 - a. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder berupa bahan hukum primer seperti peraturan perundang-undangan serta bahan hukum sekunder seperti buku-buku serta karya tulis dari para sarjana atau ahli yang berhubungan dengan pokok masalah yang sedang dibahas.
 - b. Penelitian Lapangan (*Field research*)

Penelitian ini dilakukan untuk melengkapi data yang ada dalam data sekunder, dengan menggunakan penelitian lapangan dengan cara wawancara dengan pihak-pihak yang berwenang yang dianggap penting yang ada kaitannya dengan penelitian ini.
4. Teknik Pengumpulan Data:

Sesuai dengan tahap penelitian tersebut diatas, maka dapat diperoleh dengan teknik :

 - a. Studi kepustakaan;
 - b. Wawancara.
5. Analisa Data:

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu, dengan metode penelitian yang digunakan yaitu deskriptif analitis secara kualitatif, karena data yang dianalisis adalah data yang diperoleh melalui penelitian lapangan maupun penelitian kepustakaan.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gelar Perkara Dalam Penerapan Penyelesaian Kasus Korban Kecelakaan lalu Lintas Melalui Letigasi dan Non Letigasi

1. Melalui Letigasi:

Sistem peradilan pidana sebagai bagian dari administrasi pemerintahan pada hakikatnya juga terikat dengan ketentuan tersebut, yakni proses peradilan oleh komponen sistem peradilan pidana harus didasarkan pada wewenang yang dimiliki oleh tiap-tiap komponen. Wewenang tiap-tiap komponen dalam mengerjakan manajemen administrasi peradilan pidana harus mendapatkan perhatian yang serius bukan hanya karena masalah keabsahan tindakan aparat penegak hukum, tetapi yang lebih substansi lagi ialah karena setiap tindakan aparat penegak hukum yang tidak ada landasan wewenangnya akan melahirkan pelanggaran terhadap hak-hak asasi manusia. Oleh karena itu, segala tindakan aparat penegak hukum harus memiliki landasan wewenang yang sah.⁵

Kekuasaan sering bersumber pada wewenang formal (*formal authority*) yang memberikan wewenang atau kekuasaan kepada seseorang atau suatu pihak dalam suatu bidang tertentu. Dalam hal demikian dapat kita katakan, bahwa kekuasaan itu bersumber pada hukum, yaitu ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur wewenang tadi.⁶

Kita mengenal Polisi, Kejaksaan dan pengadilan sebagai pemaksaan atau penegak hukum negara yang masing-masing ditentukan batas-batas wewenangnya. Dengan demikian, hubungan hukum dengan kekuasaan dalam masyarakat dapat kita simpulkan sebagai berikut : Hukum memerlukan kekuasaan bagi pelaksanaannya, sebaliknya kekuasaan itu sendiri ditentukan batas-batasnya oleh

hukum. Secara populer, kesimpulan ini barang kali dapat dirupakan dalam slogan bahwa : Hukum tanpa kekuasaan adalah angan-angan, kekuasaan tanpa hukum adalah kelaliman.⁷

Kesimpulan yang dapat kita tarik dari uraian di atas mengenai hukum dan kekuasaan adalah bahwa kekuasaan merupakan suatu unsur yang mutlak dalam suatu masyarakat hukum dalam arti masyarakat yang diatur oleh dan berdasarkan hukum. Secara analitik, barangkali dapat dikatakan bahwa kekuasaan merupakan suatu fungsi dari masyarakat yang teratur.⁸

Berdasarkan Pasal 5 Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHP), yaitu :

a. Penyelidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 :

- 1) Karena kewajibannya mempunyai wewenang; 1) menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana; 2) mencari keterangan dan barang bukti; 3) menyuruh berhenti seorang yang di curigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri; 4) mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- 2) atas perintah penyidik dapat melakukan tindakan berupa : 1) penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan dan penyitaan; 2) pemeriksaan dan penyitaan surat; 3) mengambil sidik jari dan memotret seorang; 4) membawa dan menghadapkan seorang pada penyidik,

b. Penyelidik membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan tindakan sebagaimana

⁵ Bambang Waluyo, *Penegakan Hukum Di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm 210.

⁶ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Alumni, Bandung, 2016, hlm 5.

⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Ibid*, hlm 6.

⁸ Mochtar Kusumaatmadja, *Ibid*, hlm 6.

tersebut pada ayat 1 huruf a dan huruf b kepada penyidik.

Sedangkan kewenangan dan tugasnya Kepolisian, UU RI NO 2 Tahun 2002 Tentang Kapolri, pada Pasal 14 ayat (1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas : a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan; b. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan; c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan; d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional; e. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum; f. melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa; g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya; h. menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian; i. melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia; j. melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang; k. memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian; serta l. melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sedangkan pada Pasal 15 ayat (1) Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan

14 Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum berwenang: a. menerima laporan dan/atau pengaduan; b. membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum; c. mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat; d. mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa; e. mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian; f. melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan; g. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian; h. mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang; i. mencari keterangan dan barang bukti; j. menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional; k. mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat; l. memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat; m. menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

Berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 260 ayat (1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam KUHAP dan UU RI NO 2 Tahun 2002 Tentang Kapolri, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:

- a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
- b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
- d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
- h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Dari kewenangan tersebut, maka penyidik sesuai pasal 5 ayat (1) dan (2) KUHAP Jo pada Pasal 14 ayat (1), dan Pasal 15 ayat (1) UU RI NO 2 Tahun 2002 Tentang Kapolri Jo Pasal 260 ayat (1) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, menerima laporan dan/atau pengaduan, melakukan di tempat kejadian, mencari keterangan dan barang bukti, mengadakan tindakan lain menurut hukum bertanggung jawab dan ketentuan lainnya sebagaimana dalam substansi pasal-pasal tersebut. Kewenangan masing-masing instansi diharapkan dilaksanakan secara terpadu antara pihak kepolisian, pihak petugas rumah sakit (ambulan), Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum (PU) dan petugas Jasa Raharja untuk mendatangi tempat kejadian perkara pidana kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan Pasal 1 angka (4) Jo Pasal 1 angka (5) UU RI No. 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana (KUHP), Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undang-undang ini untuk melakukan penyelidikan. Sedangkan Penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyidik

untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menemukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini. Dari uraian tersebut penyidik mempunyai tugas untuk melakukan penyelidikan dalam suatu peristiwa perkara pidana yang dilaporkan oleh masyarakat maupun yang diketemukan sendiri oleh penyidik sebagaimana telah di atur dalam Pasal 102 Hukum Acara Pidana (KUHP) yaitu :

- a. Penyelidikan yang mengetahui, menerima laporan atau pengaduan tentang terjadinya suatu peristiwa yang patut diduga merupakan tindak pidana wajib segera melakukan tindakan penyelidikan yang diperlukan.
- b. Dalam hal tertangkap tangan tanpa menunggu perintah penyidik, penyidik wajib segera melakukan tindakan yang diperlukan dalam rangka penyelidikan sebagaimana tersebut pada Pasal 5 ayat (1) huruf (b).
- c. Terhadap tindakan yang dilakukan tersebut pada ayat (1) dan ayat (2) penyidik wajib membuat berita acara dan melaporkannya kepada penyidik sederhana hukum.

Sesuai Pasal 1 ayat (24) dan (25) UU RI No 8 Tahun 1981 Tentang KUHP, Laporan adalah pemberitahuan yang disampaikan oleh seorang karena hak atau kewajiban berdasarkan undang-undang kepada pejabat yang berwenang tentang telah atau sedang atau diduga akan terjadinya peristiwa pidana. Pengaduan adalah pemberitahuan disertai permintaan oleh pihak yang berkepentingan kepada pejabat yang berwenang untuk menindak menurut hukum seorang yang telah melakukan tindak pidana aduan yang merugikannya.

Jadi uraian tersebut diatas, penyidik dan/atau penyidik/penyidik pembantu berdasarkan kewenangannya dapat menerima dan/atau menemukan suatu kejadian tindak pidana kecelakaan lalu lintas atas dasar laporan dan/atau pengaduan untuk dilakukan tindak lanjut

dalam proses penyelidikan dan/atau penyidikan. Berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Pasal 261 Penyidik Pembantu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (2) huruf b mempunyai wewenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1), kecuali mengenai penahanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1) huruf h yang wajib diberikan dengan pelimpahan wewenang dari Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di duga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka (24) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ.

Maka dalam penanganan kecelakaan lalu lintas berdasarkan tugas dan kewenangan penyelidikan dan/atau penyidik /penyidik pembantu yang diberikan oleh undang-undang dan peraturan perundangan lainnya untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan suatu fakta kecelakaan lalu lintas, untuk mendatangi tempat kejadian perkara dan melakukan olah tempat kejadian perkara tentang sebab-sebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain mati, orang luka berat/ringan dan kerugian material, sebagaimana pada Pasal 229 ayat (5) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, faktor penyebab kecelakaan meliputi;

a. Faktor Kelalaian Pengguna Jalan:

Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Ijin Mengemudi, berdasarkan Pasal 1 angka (23) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Jadi setiap pengemudi harus memiliki Surat ijin Mengemudi atau dikenal dengan sebutan SIM dalam menjalankan suatu kendaraan yang digunakan sesuai dengan sumbu dan/golongan sim nya.

Ada batasan-batasan yang harus dipenuhi oleh setiap pengemudi dalam menggunakan alat transportasi berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 81 ayat :

- (1) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.
- (2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut: a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D; b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.

Sedangkan pada Pasal 81 ayat (6) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan: a. Surat Izin Mengemudi B I harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan b. Surat Izin Mengemudi B II harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan. Jadi untuk mendapatkan Surat Ijin Mengemudi harus menempuh beberapa persyaratan yang harus dilakukan oleh setiap pengemudi, agar dalam mengemudikan kendaraannya selalu berhati-hati dan pandangan selalu kedepan (konsentrasi) tidak membahayakan orang lain dengan memperhatikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi;
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda;

- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan;
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; f. peringatan dengan bunyi dan sinar; g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

Sedangkan berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 105 Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. berperilaku tertib; dan/atau b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

b. Faktor Ketidaklaikan Kendaraan:

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor berdasarkan Pasal 1 angka (7) Undang- UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Jo Pasal 1 angka (1) PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Jadi kendaraan tersebut merupakan alat transportasi yang digunakan oleh setiap manusia dalam perjalanan dari suatu tempat berpindah ke tempat lain melalui jalan yang di kehendaki untuk mencapai suatu tujuan yang diharapkannya. Dalam perjalanan tersebut setiap manusia bisa secara jalan kaki, menggunakan kendaraan bermotor dan/atau menggunakan kendaraan tidak bermotor.

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan berjalan di atas rel, berdasarkan Pasal 1 angka (8) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Jo Pasal 1 angka (2) PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya

dikelompokkan ke dalam sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan mobil khusus sedangkan kendaraan tidak bermotor menggunakan tenaga manusia dan/atau hewan.

Kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 6 angka (2) PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, terdiri atas : a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya; f. pemuatan; g. penggunaan; h. penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau i. penempelan kendaraan bermotor. Sedangkan dalam susunan kendaraan bermotor, berdasarkan Pasal 7 PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, susunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) huruf (a) terdiri atas : a. rangka landasan; b. motor penggerak; c. sistem pembuangan; d. sistem penerus daya; e. sistem roda-roda; f. sistem suspensi; g. sistem alat kemudi; h. sistem rem; i. sistem lampu dan alat pemantul cahaya; j. komponen pendukung.

Susunan kendaraan bermotor sebagai komponen pendukung berdasarkan Pasal 35 PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, komponen pendukung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf (j) meliputi : a. pengukur kecepatan; berupa alat penunjuk kecepatan mekanik dan/atau alat penunjuk kecepatan elektronik, dilengkapi dengan pengukur jarak dan dipasang pada tempat yang mudah dilihat oleh pengemudi; b. kaca spion; berjumlah 2 (dua) buah atau lebih, dibuat dari kaca atau bahan lain yang dipasang pada posisi yang dapat memberikan pandangan ke arah samping dan belakang dengan jelas tanpa mengubah jarak dan bentuk obyek yang terlihat; c. penghapus kaca, kecuali sepeda motor; d. klakson; mengeluarkan bunyi dan dapat digunakan tanpa mengganggu konsentrasi pengemudi; e. spakbor dan memiliki lebar paling sedikit selebar telapak ban; f. bumper, kecuali sepeda motor.

Berdasarkan PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, pada Pasal 23 sistem

lampu dan alat pemantul cahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf (i) meliputi : a. lampu utama dekat berwarna putih atau kuning muda; b. lampu utama jauh berwarna putih atau kuning muda; c. lampu penunjuk arah berwarna kuning tua dengan sinar kelap-kelip; d. lampu rem berwarna merah; e. lampu posisi depan berwarna putih atau kuning muda; f. lampu posisi belakang berwarna merah; g. lampu mundur dengan warna putih atau kuning muda kecuali sepeda motor; h. lampu penerangan tanda nomor kendaraan bermotor di bagian belakang kendaraan berwarna putih; i. lampu isyarat peringatan bahaya berwarna kuning tua dengan sinar kelap-kelip; j. lampu tanda batas dimensi kendaraan bermotor berwarna putih atau kuning muda untuk kendaraan bermotor yang lebarnya lebih dari 2.100 (dua ribu seratus) milimeter untuk bagian depan dan berwarna merah untuk bagian belakang; k. alat pemantul cahaya berwarna merah yang ditempatkan pada sisi kiri dan kanan bagian belakang kendaraan bermotor.

Sedangkan pada Pasal 24 ayat (2) dan (3) PP RI No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, untuk sepeda motor harus dilengkapi dengan lampu utama dekat dan lampu utama jauh paling banyak dua buah dan dapat memancarkan cahaya paling sedikit 40 (empat puluh) meter ke arah depan untuk lampu utama dekat dan 100 (seratus) meter ke arah depan untuk lampu utama jauh. Apabila sepeda motor dilengkapi lebih dari 1 (satu) lampu utama dekat maka lampu utama dekat harus dipasang berdekatan.

Perlengkapan Kendaraan Bermotor termuat dalam UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 57 ayat (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor; dan ayat (2) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia. Dan pada Pasal 58 UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan

dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.

c. Faktor Ketidaklaikan Jalan:

Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel, berdasarkan Pasal 1 angka (12) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ dan Pasal 1 angka (4) UU RI No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomis, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat, serta sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang menghubungkan dan mengikat satu kesatuan sistem jaringan yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara di seluruh wilayah Republik Indonesia. Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status dan kelas jalan sedangkan jalan khusus bukan diperuntukan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

Berdasarkan UU RI No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pada Pasal 8 ayat (1) Jalan umum menurut fungsi di kelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Jadi dalam

pengelompokan jalan tersebut mempunyai fungsinya, yaitu :

- 1) Jalan alteri; merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- 2) Jalan kolektor; merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- 3) Jalan lingkungan; merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan. Berdasarkan UU RI No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pada Pasal 9 ayat (1) Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa. Jadi dalam pengelompokan jalan tersebut mempunyai status jalan, yaitu :

- 1) Jalan nasional; merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional serta jalan tol.
- 2) Jalan Provinsi; merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota

kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

- 3) Jalan kabupaten; merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibu kota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
- 4) Jalan kota; merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan antar pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- 5) Jalan desa; merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Kategori jalan yang telah di sebutkan diatas, dimiliki tanggung jawabnya oleh pemerintah dalam hal jalan, berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 20 ayat (1) Penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan dilakukan oleh : a. Pemerintah, untuk jalan nasional; b. pemerintah provinsi, untuk jalan provinsi; c. pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau d. pemerintah kota, untuk jalan kota. Ayat (2) Kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas. dan ayat (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan kelas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dan tata cara penetapan kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

Jadi penetapan kelas jalan telah diatur dalam PP RI No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas jalan pada Pasal 11 ayat (1) Kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 terdiri dari :

- 1) Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar

- tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton;
- 2) Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton;
 - 3) Jalan kelas IIIA, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton;
 - 4) Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton;
 - 5) Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Sedangkan pada Pasal 11 ayat (2) PP RI No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas jalan, Besarnya muatan sumbu terberat yang diizinkan melebihi 10 ton sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf (a), diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pendapat Menteri yang bertanggung jawab dalam bidang pembinaan jalan. Pada Pasal 95 ayat (1) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2) huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan: a. peraturan Menteri yang membidangi sarana dan

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jalan nasional; b. peraturan daerah provinsi untuk jalan provinsi; c. peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa; atau d. peraturan daerah kota untuk jalan kota.

Jadi pada Pasal 95 ayat (2) Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. Dan dalam Pasal 25 ayat (1) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, 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 pengamanan Pengguna Jalan; f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan; g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan h. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, hurup, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di jalan permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Sedangkan alat pemberi isyarat lalu lintas (APIL) adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan. Jadi sesuai UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ pada Pasal 102 ayat :

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan yang bersifat perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk pada jaringan

atau ruas Jalan pemasangannya harus diselesaikan paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal pemberlakuan peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau peraturan daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 95 ayat (1).

- (2) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai kekuatan hukum yang berlaku mengikat 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal pemasangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kekuatan hukum Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

d. Faktor Lingkungan:

Berdasarkan UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 209 ayat (1) Untuk menjamin kelestarian lingkungan, dalam setiap kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dilakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup untuk memenuhi ketentuan baku mutu lingkungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan dalam Pasal 210 ayat (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.

Jadi Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan. Sehingga Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan. UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, pada Pasal 213 ayat (1) Pemerintah wajib mengawasi kepatuhan Pengguna Jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan

hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ayat (2) Untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah wajib: a. merumuskan dan menyiapkan kebijakan, strategi, dan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan; b. membangun dan mengembangkan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan; c. melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, pemilik, dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor yang beroperasi di jalan; dan d. menyampaikan informasi yang benar dan akurat tentang kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menjaga lingkungan di jalan tersebut, dilakukan oleh semua pihak yang berkendara di jalan berdasarkan Pasal 217 UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Masyarakat wajib menjaga kelestarian lingkungan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam menjaga lingkungan di jalan menyangkut kelaikan kendaraan dalam hal kebisingan bunyi dan emisi buang, maupun terhadap limbah-limbah rumah tangga yang tersebar dimana-mana yang tidak tersimpan di suatu tempat, tanah longsor, curah hujan dan lain-lain, sehingga hal tersebut dapat mengakibatkan keadaan jalan dapat terganggu (jalan licin).

Dari beberapa penyebab kecelakaan lalu lintas maka penyelidik dan penyidik/penyidik pembantu sesuai Perkap No. 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, pada Pasal 24 Penyidik dan/atau Penyidik Pembantu melaksanakan kegiatan olah tempat kejadian perkara dengan cara : a. melakukan pengamatan; b. pengumpulan bukti-bukti; dan c. melakukan dokumentasi. Dari Olah TKP, maka penyelidik dan penyidik/penyidik pembantu membuat sket Tempat Kejadian perkara (TKP) dengan menentukan mata arah angin (arah utara) untuk memberikan gambaran posisi dan kondisi orang dan/atau kendaraan dan/atau barang maupun bekas rem/jejak ban

kendaraan di jalan dan/atau kecepatan dan/atau rambu peringatan (lampu sen) pada kendaraan yang terlibat kecelakaan, kondisi jalan dan/atau lebar jalan serta rambu-rambu lalu lintas di jalan, untuk dilakukan pengukuran dari posisi yang terlibat kecelakaan pada pokok pengukuran dan pada titik tabrak.

Pokok pengukuran atau dengan kode (P) merupakan titik atau tempat pengukuran yang tidak berubah (contoh pohon besar, tiang listrik dll) sedangkan *key point* atau dengan kode (X) merupakan titik tabrak terjadinya kecelakaan dengan ciri serpihan/pecahan kaca kendaraan yang terkumpul dalam suatu titik di jalan, ceceran darah. Dari sket TKP dituangkan dalam bentuk formal Berita Acara Pemeriksaan TKP memuat kondisi kendaraan, orang/korban, barang dan atau jalan dan/atau rambu-rambu lalu lintas di tempat kejadian perkara, cuaca, tempat dan waktu kejadian dan di dukung dengan dokumentasinya tentang situasi dan kondisi saat itu yang terlibat kecelakaan di TKP.

Sedangkan dalam tindak pidana lain seperti pembunuhan pada Pasal 338 KUHP, dengan cara *Rekonstruksi* untuk memberikan gambaran fakta dan Yuridis pada Hakim memutus perkara pidana dengan seadil-adilnya. Namun pada kecelakaan lalu lintas melakukan *rekonstruksi* tidak akan mungkin, dengan pertimbangan situasi arus lalu lintas begitu padat dan pertimbangan lainnya, hanya bisa dilakukan dengan cara *animasi*, itu juga dilakukan pada kecelakaan yang menonjol. karena alat untuk membuat *animasi* baru ada tahun 2017 di Polda tertentu saja belum sampai ke wilayah Polres. Tata cara membuat animasi dengan menggunakan alat 3 (tiga) dimensi *Lacer Scanning* atau dengan sebutan *Leica* dalam hal kecelakaan lalu lintas proses pengukuran dan penandaannya sama sebagaimana tertuang dalam sket TKP, namun ada penambahan penempatan alat *Leica* dilakukan pada awal TKP dan pada akhir TKP. disesuaikan dengan panjangannya jarak penempatan *Leica* per 25 meter dari TKP untuk

mengetahui pergerakan kendaraan sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas.

Apabila kegiatan olah tempat kejadian perkara sudah dilaksanakan oleh penyidik/penyidik pembantu berdasarkan Peraturan Kapolri Nomor 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, pada Pasal 35 ayat 1 dan 2 yaitu : 1. Penyidik melakukan penilaian atas hasil olah TKP untuk menentukan ada atau tidaknya unsur tindak pidana pada kecelakaan lalu lintas sebagai dasar dilakukan penyidikan; 2. Penyidik melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas, apabila terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana.

Ilmu hukum acara pidana mempelajari peraturan yang diadakan oleh negara dalam hal adanya persangkaan dilanggarnya undang-undang pidana. Dengan demikian pada pokoknya hukum acara pidana mengatur : a. diusutnya kebenaran dari adanya pada persangkaan tadi, oleh alat-alat negara yang khususnya diadakan untuk keperluan tersebut ; b. diusahakan diusutnya para pelaku dari perbuatan itu; c. diikhtisarkan segala daya upaya agar para pelaku dari perbuatan tadi, dapat ditangkap, jika perlu untuk ditahan; d. alat-alat bukti yang telah diperoleh dan terkumpul hasil pengusutan dari kebenaran persangkaan tadi diserahkan kepada hakim, demikian juga diusahakan agar tersangka dapat dihadapkan kepada hakim; e. menyerahkan kepada hakim untuk diambil putusan tentang terbukti tidaknya dari pada perbuatan yang didakwakan dilakukan oleh dan tidak atau hukuman apakah yang akan diambil atau dijatuhkan ; f. menentukan upaya-upaya hukum yang dapat dipergunakan terhadap putusan yang diambil hakim ; g. putusan yang pada

akhirnya diambil berupa pidana atau tindakan pidana untuk dilaksanakan.⁹

Ada 2 (dua) tahapan yang harus dilakukan sesuai Perkap No.15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan lalu Lintas, pada Pasal 57 gelar perkara dilaksanakan dengan cara : a. gelar perkara biasa; dan b. gelar perkara khusus. Namun dalam penanganan kecelakaan lalu lintas tunggal ini dilakukan dengan cara Gelar Perkara Biasa.

Gelar Perkara Biasa yang di uraikan pada Pasal 58 ayat (1) Gelar perkara biasa sebagaimana dimaksud dalam pasal 57 hurup a, dilaksanakan pada tahap : a. awal proses penyidikan; b. pertengahan proses penyidikan; dan c. akhir proses penyidikan.

1) Gelar Perkara Biasa Awal Proses Penyidikan:

Gelar perkara biasa awal proses penyidikan sebagaimana diatur dalam Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan lalu Lintas, pada Pasal 58 ayat (2) Gelar perkara pada tahap awal penyidikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hurup a bertujuan untuk : a. menentukan status perkara pidana atau bukan; b. merumuskan rencana penyidikan; c. menentukan unsur-unsur pasal yang dipersangkakan; d. menentukan saksi, tersangka, dan barang bukti; e. menentukan target waktu; dan f. penerapan teknik dan taktik penyidikan.

Jadi dari ketentuan diatas, dilakukan gelar perkara biasa awal proses penyidikan dalam perkara kecelakaan lalu lintas tunggal yang dialami oleh suatu keluarga dengan menggunakan sepeda motor yang mengakibatkan istrinya meninggal dunia, suaminya (Tersangka) dan anaknya mengalami luka berat dengan berpedoman pada Pasal 184 KUHP sebagai alat bukti yang sah, menentukan pasal yang akan diterapkan secara yuridis pada Pasal 310 ayat (3), dan (4) UU RI No. 22 Tahun 2009

Tentang LLAJ. Apakah terpenuhi unsur pidana subyektif dan unsur obyektif atau tidak. bila terpenuhi unsur pasal kecelakaan lalu lintas baik secara unsur subyektif dan unsur obyektif, penerapan teknik dan taktik penyidikan dengan Pemeriksaan Acara Biasa, maka dari tahap penyelidikan di tingkatkan menjadi ke tahap penyidikan untuk menentukan status tersangka (azas praduga tak bersalah) atas dasar penetapan dari Ketua Pengadilan sebagaimana Pasal 52 KUHP.

Yang dimaksud dengan unsur subyek itu adalah unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku, dan termasuk ke dalamnya, yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. sedang yang dimaksud dengan unsur objektif itu adalah unsur yang ada hubungannya dengan keadaan, yaitu di dalam keadaan mana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.

(a) Unsur subjektif dari sesuatu tindak pidana itu adalah:

- (1) kesengajaan atau ketidaksengajaan (*dolus* atau *culpa*);
- (2) maksud atau *voornemen* pada suatu percobaan atau *poging* seperti yang dimaksud di dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
- (3) macam-macam maksud atau *oogmerk* seperti yang terdapat misalnya di dalam kejahatan-kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, pemalsuan, dan lain-lain;
- (4) merencanakan terlebih dahulu atau *voorbedachte raad* seperti yang misalnya yang terdapat di dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP;
- (5) perasaan takut atau *vrees* seperti yang antara lain terdapat di dalam rumusan tindak pidana menurut Pasal 308 KUHP.

⁹ Achamd Soema Dipraja Rd., *Pokok-pokok Hukum Acara Pidana Indonesia*, Alumni Bandung, Bandung, 1977, hlm 15.

(b) Unsur objektif dari sesuatu tindak pidana itu adalah:

- (1) sifat melanggar hukum atau *wederrechtelijkheid*;
- (2) kualitas dari si pelaku, misalnya "Keadaan sebagai seorang pegawai negeri" di dalam kejahatan jabatan menurut Pasal 415 KUHP atau "keadaan sebagai pengurus atau komisaris dari suatu perseroan terbatas" di dalam kejahatan menurut Pasal 398 KUHP. Kausalitas, yakni hubungan antara sesuatu tindakan sebagai penyebab dengan sesuatu kenyataan sebagai akibat.¹⁰

Penggolongan tindak pidana dalam KUHP terdiri atas tiga buku. Buku I memuat penentuan-penentuan umum (*algemene leerstukken*). Buku II memuat penyebutan tindak-tindak pidana yang masuk golongan "kejahatan" atau *misdrijven*. Buku III memuat penyebutan tindak-tindak pidana yang masuk golongan "pelanggaran" atau *overtredingen*.¹¹ Dari ke 3 (tiga) buku tersebut memuat 569 pasal, ada 1 (satu) pasal dalam buku I yang mengatur ketentuan peraturan perundang-undangan yang lainnya sesuai Pasal 103 KUHPPidana, yaitu : "Ketentuan-ketentuan dalam bab I sampai Bab VIII buku ini berlaku bagi perbuatan-perbuatan yang oleh ketentuan perundangan lainnya diancam dengan pidana, kecuali jika oleh undang-undang ditentukan lain". Penggolongan tindak pidana kejahatan dan pelanggaran pada Pasal 310 ayat (3), dan (4) termuat pada Pasal 316 ayat (1) UU No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, merupakan tindak pidana kejahatan.

Mr. E.M.L. Engelbrecht telah menerjemahkan rumusan ketentuan pidana dalam Pasal 1 ayat (2) KUHP itu : Apabila ada perubahan perundang-undangan sesudah perbuatan itu dilakukan, maka

dipakailah ketentuan yang paling baik bagi tersangka. Sedangkan Drs. Fien Soebroto telah menerjemahkan rumusan ketentuan pidana dalam Pasal 1 ayat (2) KUHP itu : "Jika sesudah perbuatan dilakukan ada perubahan perundang-undangan, dipakai aturan yang paling ringan bagi terdakwa."¹²

2) Gelar Perkara Biasa Pertengahan Proses Penyidikan:

Gelar perkara biasa pertengahan proses penyidikan sebagaimana Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan lalu Lintas, Pasal 58 ayat (3) Gelar perkara pada tahap pertengahan penyidikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b bertujuan untuk : a. evaluasi dan pemecahan masalah yang di hadapi dalam penyidikan; b. mengetahui kemajuan penyidikan yang di capai dan upaya percepatan penyelesaian penyidikan; d. menentukan rencana penindakan lebih lanjut; e. memastikan terpenuhinya unsur pasal yang di persangkakan; f. memastikan kesesuaian antara saksi, tersangka, dan barang bukti dengan pasal yang dipersangkakan; g. memastikan pelaksanaan penyidikan telah sesuai dengan target yang ditetapkan; dan/atau h. mengembangkan rencana dan sasaran penyidikan.

Gelar perkara biasa pertengahan proses penyidikan, apa yang sudah dilakukan pada gelar perkara biasa awal proses penyidikan, penyidik/penyidik pembantu dapat mengevaluasi perkara pidana kecelakaan lalu lintas apakah masih memenuhi unsur Pasal 184 KUHAP, salah satu unsur menyangkut korban/tersangka yang masih sakit dan memerlukan perawatan medis di rumah sakit dengan tempo waktu yang tidak bisa ditentukan, apakah yang diduga tersangka bisa sembuh lagi seperti semula atau kurang sehat (hilang ingatan), kesesuaian antara keterangan saksi (yang

¹⁰ P. A. F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm 192-193.

¹¹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2009, hlm 32.

¹² P. A. F. Lamintang, *Op cit*, hlm 153.

melihat, mendengar dan mengalami) terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan keterangan saksi ahli yang membidangi dalam hal kendaraan, jalan dan sarana prasarana/rambu-rambu lalu lintas atau berupa surat menyangkut (keterangan hasil *Visum et Repertum*, keterangan hasil kondisi kendaraan, jalan dan sarana prasarana/rambu-rambu) dan dokumentasi barang bukti kendaraan yang terlibat serta situasi umum di Tempat kejadian perkara (TKP).

Berdasarkan Perkap No. 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, pada Pasal 35 ayat (2) Penyidik melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas, apabila terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana; dan pada ayat (4) Penyidik kecelakaan lalu lintas menyampaikan hasil perkembangan penyidikan kepada korban atau keluarga korban melalui pemberitahuan perkembangan hasil penyidikan (SP2HP). Dalam penyidikan tetap harus memperhatikan dasar-dasar penindakan penuntutan di dalam Bab VIII KUHP adalah sebagai berikut : Tersangka Meninggal dunia Pasal 77 KUHP, Tersangka tidak cakap sesuai Pasal 44 KUHP, *Asas Ne Bis In Idem* Pasal 76 ayat (1) KUHP, Lampau Waktu (*verjaring*) Pasal 78 KUHP.

Dalam penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas berdasarkan Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan lalu Lintas, pada Pasal 73 ayat :

- (1) Pertimbangan untuk melakukan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan alasan : a. tidak cukup bukti; atau b. demi hukum.
- (2) Penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan alasan demi hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hurup b meliputi : a. Tersangka meninggal dunia; b. perkara telah melampaui masa kadaluarsa; atau c. *nebis in idem*.

Dalam pelaksanaan penghentian penyidikan atau dikenal dengan (SP3)

sebagaimana telah di uraikan diatas, dalam penindakan penuntutan. Berdasarkan Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan lalu Lintas, pada Pasal 58 ayat (4) hurup (e), untuk di hentikan penyidikannya maka diperlukan administrasinya pada Pasal 74 hurup (e) pengiriman Surat Pemberitahuan Penghentian Penyidikan oleh penyidik kepada pelapor, Jaksa Penuntut Umum dan Tersangka atau penasehat hukumnya.

Sehingga dalam penghentian penyidikan berdasarkan SE. Kapolri No. 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam penyelesaian perkara pidana. Perkembangan konsep penegakan hukum dalam sistem penegakan hukum diberbagai negara yang mengadopsi prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) serta seiring dengan timbulnya berbagai permasalahan dalam proses penegakan.

3) Gelar Perkara Biasa Akhir Penyidikan:

Dari uraian SE. Kapolri tersebut, maka pelaksanaan gelar perkara biasa akhir penyidikan berdasarkan Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan lalu Lintas, Pasal 58 ayat 4 Gelar perkara biasa akhir penyidikan pada ayat (1) hurup c bertujuan untuk : a. evaluasi proses penyidikan yang telah dilaksanakan; b. pemecahan masalah atau hambatan penyidikan; c. memastikan kesesuaian antara saksi, tersangka, dan bukti; d. penyempurnaan berkas perkara; e. menentukan layak tidaknya berkas perkara dilimpahkan kepada penuntut umum atau dihentikan; dan/atau f. pemenuhan petunjuk Jaksa Penuntut Umum.

Jadi dalam gelar perkara biasa awal, dan pertengahan dilakukan kembali pada gelar perkara biasa akhir penyidikan dalam kelengkapan administrasi Berkas Perkara, dan berdasarkan Perkap No. 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, Pasal 67 penyerahan berkas perkara kepada Jaksa Penuntut Umum (JPU) dilakukan melalui 2 (dua) tahap:

- (a) tahap pertama, penyerahan berkas perkara; dan
- (b) tahap kedua, penyerahan tanggung jawab Tersangka dan barang bukti setelah berkas perkara dinyatakan lengkap.

Jadi Pada gelar perkara biasa awal proses penyidikan, pertengahan dan akhir proses penyidikan merupakan proses penyidikan yang dilakukan oleh penyidik/penyidik pembantu bagian dari pemberkasan perkara pidana dan pengiriman berkas perkara ke Kejaksaan Negeri bisa dikenal dengan sebutan tahap I sambil menunggu hasil berkas perkara di nyatakan lengkap oleh Jaksa Penuntut Umum dengan kode P.21 sesuai Pasal 100 ayat (1) dan (4) KUHAP, sedangkan tahap II pengiriman tersangka dan barang bukti ke Kejaksaan Negeri.

Jadi menurut penulis, kegiatan gelar perkara biasa awal proses penyidikan, pertengahan dan akhir proses penyidikan yang dilakukan oleh penyidik/penyidik pembantu dalam proses penyidikan menggunakan teori progresif (Sajipto Rahardjo), teori pembangunan (Muchtar Kusumaatmadja) dan teori Integratif (Romli Atmasasmita) dalam hal proses penyidikan menyangkut kondisi kesehatan saksi korban/tersangka yang masih menunggu kesembuhan dari sakitnya yang diakibatkan oleh terjadinya kecelakaan lalu lintas yang berada di Rumah Sakit dengan harapan saksi korban/tersangka bisa sehat kembali seperti semula tidak menunggu waktu yang cukup lama, sehingga perkara Pidananya dalam penyidikan dapat dilimpahkan ke kejaksaan Negeri sehingga tugas dan tanggung jawab Kepolisian sudah beralih ke Kejaksaan sesuai dengan tugas dan kewenangannya.

2. Melalui Non Letigasi:

Gelar perkara biasa awal proses penyidikan, pertengahan dan akhir proses penyidikan telah di uraikan diatas, baik

secara Fakta dan yuridis, dalam penyelidikan dan penyidikan tentang sebab-sebab kecelakaan lalu lintas. Jadi dapat diselesaikan diluar sidang pengadilan pada Pasal 229 ayat (2) yaitu kecelakaan lalu lintas ringan pada ayat (1) hurup (a) Jo pada pasal 310 ayat (1) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, dengan adanya kesepakatan damai dan membuat surat pernyataan perdamaian. Apabila tidak ada kesepakatan damai maka melalui prosedur acara pemeriksaan biasa dan atau pemeriksaan acara singkat ke pengadilan atas dasar petunjuk penuntut umum.

Namun pada prakteknya setiap orang yang terlibat kecelakaan lalu lintas baik dalam perkara ringan, sedang dan berat baik dalam proses peradilan pemeriksaan acara biasa dan pemeriksaan acara singkat, kedua belah pihak selalu melakukan perdamaian secara kekeluargaan karena kejadian kecelakaan lalu lintas merupakan musibah dan takdir dari maha kuasa.

Perdamaian merupakan suatu keadaan tentang situasi dan kondisi dari masing-masing orang, baik secara fisik dan *psychis*, untuk menyelesaikan permasalahan kedua belah pihak dengan memerlukan bantuan orang lain secara bersama-sama sehingga apa yang diharapkan dapat menghasilkan yang lebih baik dilakukan secara kekeluargaan.

Demikian karakteristik dari hukum nasional ialah : kekeluargaan, gotong royong, tolong menolong, kesatuan-keseragaman bentuk (*uniformitas*), serta keadilan dan kepastian hukum yang dilandaskan pada kesadaran hukum masyarakat Indonesia, sebagaimana dilandaskan *political will* (politik hukum Indonesia).¹³

Pengertian ikatan kekeluargaan dapat kita temukan kembali dalam hukum adat, suatu sistem hukum yang mencerminkan jiwa kehidupan hukum khas Indonesia. Suatu kehidupan hukum yang dilandaskan pada pemikiran khas tentang relasi orang

¹³ Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia Hukum Perjanjian*

Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2015, hlm 177-178.

per-orang serta relasi antara orang per-orang dan benda-benda materiil tertentu; misalnya hak ulayat (*het beschikkingsrecht*), suatu hak berkenaan dengan tanah. Kini kita menyoal kehidupan masyarakat adat yang memiliki karakteristik tertentu; kemaslahatan dari orang per-orang dan kemaslahatan dan keberlanjutan dari masyarakat setiap individu di dalam ikatan masyarakat tersebut di dalam tindakan-tindakannya melayani kepentingan bersama. Masyarakat Indonesia dilandaskan pada kebersamaan individu dan solidaritas bersama dalam semangat kekeluargaan, gotong royong, dan tolong menolong. Individu dan masyarakat tidak ditempatkan berhadapan satu sama lainnya. Beranjak dari karakteristik diatas, maka sebagaimana dilakukan oleh Liddie, filosofi kehidupan (masyarakat Indonesia kerap dipersamakan dengan kolektivisme Timur yang sangat menjunjung tinggi nilai-nilai ikatan kekerabatan dan kebersamaan. Kesimpulan yang dapat ditarik ialah bahwa ada kesatuan dalam perbedaan dan perbedaan dalam kesatuan; ini adalah ciri yang dapat ditemukan di dalam ikatan kekeluargaan.¹⁴

Berdasarkan SE.Kapolri No. 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam penyelesaian perkara pidana. Pedoman penanganan penyelesaian perkara dengan pendekatan *restorative justice* adalah sebagai berikut :

a. Terpenuhi syarat materiil, yaitu:

- 1) tidak menimbulkan keresahan masyarakat dan tidak ada penolakan masyarakat;
- 2) Tidak berdampak konflik sosial;
- 3) Adanya pernyataan dari semua pihak yang terlibat untuk tidak keberatan untuk tidak keberatan, dan melepaskan hak menuntutnya dihadapan hukum;
- 4) Prinsip pembatas : a. Pada Pelaku : tindak kesalahan pelaku relatif tidak berat, yakni kesalahan (*schuld*) atau

mensrea dalam bentuk kesengajaan (*dolus* atau *opzet*) terutama kesengajaan sebagai maksud atau tujuan (*opzet als oogmerk*); dan pelaku bukan residivis; b. Pada tindak pidana dalam proses : penyelidikan; dan penyidikan sebelum SPDP dikirim ke Penuntut Umum.

b. Terpenuhi syarat formil, yaitu :

- 1) Surat permohonan perdamaian kedua belah pihak (pelapor dan terlapor);
- 2) Surat pernyataan perdamaian (*akte dading*) dan penyelesaian perselisihan para pihak yang berperkara (pelapor dan/atau keluarga pelapor, terlapor dan/atau keluarga terlapor, dan perwakilan dari tokoh masyarakat) diketahui atas penyidik;
- 3) Berita acara pemeriksaan tambahan pihak yang berperkara setelah dilakukan penyelesaian perkara melalui keadilan restoratif (*restorative justice*);
- 4) Rekomendasi gelar perkara khusus yang menyetujui penyelesaian keadilan restoratif (*restorative justice*);
- 5) Pelaku tidak keberatan atas tanggung jawab, ganti rugi, atau dilakukan dengan sukarela;
- 6) Semua tindak pidana dapat dilakukan *restorative justice* terhadap kejahatan umum yang tidak menimbulkan korban manusia.

B. Penyelesaian Perkara Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dilakukan Diluar Sidang Pengadilan, Harus Dipenuhi Oleh Masing-masing Pihak:

Berdasarkan Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 Tentang kekuasaan Kehakiman, pada Pasal 58 "Upaya penyelesaian sengketa perdata dapat dilakukan diluar pengadilan negara melalui

¹⁴ Herlien Budiono, *Ibid*, hlm 184-187.

arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa". Dan pada Pasal 60 ayat (1) "alternatif penyelesaian sengketa merupakan lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian diluar pengadilan dengan cara konsultasi, negoisasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli".

Dalam praktik mediasi di Amerika Serikat atau Inggris, walaupun ada pihak yang beranggapan bahwa yang menentukan mediasi adalah sikap para pihak yang menginginkan untuk menyelesaikan sengketanya, pada umumnya mediasi lebih cocok untuk digunakan. Misalnya, dalam kasus antara para pihak diharapkan terus berlanjut, kasus keseimbangan antara kekuatan kedua belah pihak, sengketanya berjangka waktu singkat dan tidak ada kepastian tentang hasil akhirnya apabila dibawa ke pengadilan. Dalam konteks Indonesia, kasus-kasus yang lebih sesuai adalah kasus-kasus yang segi hukumnya kurang mengemuka dibandingkan dengan segi kepentingan para pihak.¹⁵

Oleh karena itu, proses *restorative justice* itu melibatkan para pihak yang berkepentingan, maka menurut "*Hand book on Restorative Justice Program*" yang dipublikasikan oleh PBB pada bulan Nopember 2006, kegiatan *restorative justice* harus dilaksanakan dengan asumsi sebagai berikut :

1. Tanggapan atas kejahatan yang harus diperbaiki sebaik mungkin serta ganti rugi atas penderitaan yang dialami korban. Asumsi ini menekankan bahwa korban harus diberi akses untuk dapat menjadi salah satu pihak yang menentukan penyelesaian akhir dari tindak pidana karena korban adalah pihak yang paling dirugikan dan yang paling menderita, sehingga korban dapat meminta upaya perbaikan atau penggantian kerugian yang dialaminya kepada pelaku.
2. Pelaku harus dibawakan untuk memahami bahwa perilakunya tidak bisa diterima dan hal ini punya beberapa konsekwensi nyata untuk korban dan komunitas. Asumsi ini menekankan bahwa pelaku harus dibawa pada pemahaman dan kesadaran bahwa tindak pidana yang dilakukan tidak dapat diterima masyarakat karena merugikan orang lain, baik itu korban secara langsung maupun komunitasnya. Dengan adanya kesadaran tersebut diharapkan pelaku bersedia untuk melakukan instropeksi dan bersedia bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan yang telah dilakukannya.
3. Pelaku harus dapat menerima tanggung jawab yang timbul dari tingkah lakunya. Dengan adanya kesadaran atas kesalahannya, pelaku diharapkan memiliki kerelaan untuk bertanggung jawab. Tanpa adanya kesadaran atas kesalahan yang dilakukannya, mustahil pelaku bersedia secara sukarela untuk bertanggung jawab atas perbuatan yang dilakukannya.
4. Korban harus memperoleh kesempatan untuk menyatakan keinginannya dan ikut serta menemukan langkah terbaik yang dapat dilakukan pelaku untuk memperbaiki kerusakan yang ditimbulkannya. Dengan adanya akses bagi korban untuk berpartisipasi dalam penyelesaian perkara, maka korban bukan hanya dapat berpartisipasi menyampaikan tuntutan ganti rugi, tetapi juga punya kesempatan untuk berpartisipasi menumbuhkan kesadaran pelaku dan menentukan langkah terbaik untuk memperbaiki kerusakan yang ditimbulkan. Dengan demikian akan muncul kaitan yang saling mempengaruhi antara korban dan

¹⁵ Utang Rasyidin, Dedi Supriyadi, *Pengantar Hukum Indonesia dari Tradisi ke Konstitusi*, Pustaka Setia, Bandung, 2014, hlm 248.

pelaku dalam memilih penyelesaian terbaik sebagai upaya pemulihan hubungan sosial diantara keduanya.

5. Masyarakat diharapkan dapat ikut serta dalam proses. Proses penyelesaian perkara pidana dengan pendekatan keadilan restoratif bukan hanya milik pelaku dan korban. Masyarakat juga dianggap memiliki tanggung jawab baik dalam penyelenggaraan proses maupun pelaksanaan hasilnya, baik sebagai penyelenggara, pengamat maupun fasilitator secara bagian dari korban yang juga harus mendapatkan keuntungan atas hasil proses yang berjalan.¹⁶

Mackay secara rinci Mengemukakan prinsip-prinsip dasar *restorative justice*, yang terkait dengan aparat penegak hukum dan lembaga peradilan ; Pada hakekatnya aparat penegak hukum dan lembaga penegak hukum sangat dimungkinkan dapat terlibat dalam penyelesaian perkara dengan menggunakan pendekatan keadilan restoratif, apabila bila proses ini sudah menjadi bagian dari sistem peradilan pidana formal. Oleh karena itu, ada beberapa prinsip yang harus diperhatikan, yaitu sebagai berikut :

1. Penyelesaian perkara diluar pengadilan dengan pendekatan *restorative justice* harus dijadikan pertimbangan penegak hukum untuk tidak melakukan penuntutan kecuali bila tingkat kesalahannya cukup berat, mengandung risiko, kerusakan lebih lanjut, masalah yang menyangkut kepentingan umum, ketidak sepakatan tentang fakta atau hasil yang tepat, yang memerlukan tindakan pengadilan terbuka.
2. Pelaksanaan diskresi dari lembaga peradilan baik yang dilakukan secara individu maupun melalui sistem kelembagaan tidak boleh berkompromi baik berdasarkan atas hukum atau diskriminasi yang dibuat oleh pimpinan.

3. Pendekatan keadilan restoratif tidak harus tunduk dengan tujuan peradilan pidana lainnya seperti diversi atau rehabilitasi.

Prinsip-prinsip *restorative justice* yang terkait dengan sistem peradilan pidana, yaitu : a. Penyatuan kembali para pihak harus menjadi tujuan utama dari proses peradilan; b. Perbaikan kerusakan harus menjadi tujuan utama dalam mengesampingkan perkara; c. Persyaratan restoratif harus proporsional dan harus dilihat dalam kasus per kasus; d. Persyaratan restoratif harus mungkin dan proporsional, serta harus dipaksakan terlepas dari keinginan para pihak dalam kasus pidana. Bila korban menolak untuk berpartisipasi, maka perwakilan harus ditemukan; e. Keinginan yang tulus dari pihak pelaku untuk memperbaiki kerusakan harus diperhitungkan dalam mengesampingkan perkara; f. Hasil dari mediasi/musyawarah harus dijaga kerahasiaannya, terkait dengan kualifikasi kepentingan publik yang terkait.¹⁷

Berdasarkan uraian diatas, secara singkat dapat dikatakan bahwa prinsip dasar dari *restorative justice* pada hakikatnya adalah pemberdayaan pemangku kepentingan untuk secara sukarela menyelesaikan konflik dan memulihkan keadaan seperti sebelum terjadinya kejahatan dalam rangka mewujudkan ketentraman dan kedamaian dalam masyarakat.¹⁸

Untuk mengetahui apakah suatu tindakan hukum menimbulkan suatu perjanjian, maka Hartkamp berkenaan dengan syarat substantif utama perjanjian menetapkan keniscayaan adanya perjumpaan kehendak dari pelbagai pihak yang terikat. Selanjutnya, ia juga memaparkan ciri atau karakteristik umum lainnya dari pengertian perjanjian sebagai berikut :

¹⁶ Bambang Waluyo, *Penegakan Hukum Di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016,, hlm 111-113.

¹⁷ Bambang Waluyo, *Ibid*, hlm 114-120.

¹⁸ Bambang Waluyo, *Ibid*, hlm 165.

1. Perjanjian bentuknya bebas, namun untuk beberapa perjanjian, suatu bentuk khusus dipersyaratkan oleh perundang-undangan;
2. Tindakan hukum harus terbentuk oleh atau melalui kerja sama dari dua atau lebih pihak;
3. Pernyataan-pernyataan kehendak yang berkesesuaian tersebut tergantung satu dengan yang lainnya;
4. Kehendak dari para pihak harus ditujukan untuk memunculkan akibat hukum; dan
5. Akibat hukum itu dimunculkan demi kepentingan salah satu pihak dan atas beban pihak lainnya, atau demi kepentingan dan atau beban kedua belah pihak bertimbal balik.¹⁹

Aturan-aturan hukum yang memungkinkan dibuatnya perjanjian pada gilirannya, demi kepentingan penafsirannya, sangat bergantung pada asas-asas hukum tersebut. Asas-asas hukum, dengan demikian, menentukan batas-batas jangkauan keberlakuan dari aturan-aturan hukum. "pembenaran atau legitimasi dari kekuatan mengikat perjanjian dicari di dalam asas-asas dari hukum perjanjian", demikian ditegaskan oleh Nieuwenhuis. Atas dasar itu pula, maka dapat dikatakan bahwa kekuatan mengikat suatu perjanjian harus kita cari di dalam asas-asas hukum (yang melandasinya).²⁰ Asas Konsensualisme; dapat disimpulkan dalam Pasal 1320 ayat (1) KUHPerdara; Asas Kekuatan Mengikat Perjanjian (*verbindende kracht der overeenkomst*); termuat dalam Pasal 1340 KUHPerdara; Asas kebebasan berkontrak (*contractsvrijheid*); tertuang dalam ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara.

Keadilan Menurut Robert Nozick menerangkan jika Rawls benar, dan keadilan mensyaratkan bahwa struktur dasar masyarakat disusun sedemikian rupa

agar memberikan keuntungan bagi pihak-pihak yang kurang beruntung, maka sebuah negara yang kuat akan dibutuhkan untuk memenuhi tujuan ini. Dengan kata lain, jenis negara `kesejahteraan` demokratis moderenlah yang tanpaknya harus kita impikan. Visi mengenai negara kuat seperti inilah yang menyiapkan panggung bagi usulan alternatif Robert Nozick di dalam bukunya, *Anarchy, State, and Utopia*.²¹ Keadilan bukan perhatian utama Nozick. Dia lebih tertarik untuk memperdebatkan pembatasan peran negara. Dia ingin menunjukkan bahwa negara minimal (*minimal state*) dan hanya negara minimal adalah satu-satunya yang bisa dijustifikasi.²²

C. Penerapan Restoratif (*Restorative Justice*) Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Proses Penyidikan:

Karakteristik dari hukum adat di tiap daerah pada umumnya amat mendukung penerapan *restorative justice*. Berkaitan dengan pelanggaran adat atau delik adat, dan mekanisme pemecahannya, hukum adat memiliki pandangan tersendiri. Pengertian pelanggaran adat terkait dengan kondisi ketidak seimbangan kosmos dalam masyarakat. Hal ini mencakup tindakan-tindakan yang mengganggu kedamaian hidup atau pelanggaran terhadap kepatutan dalam masyarakat. Pelanggaran dalam konsep hukum adat merupakan :

1. suatu peristiwa aksi dari para pihak dalam masyarakat;
2. aksi itu menimbulkan gangguan keseimbangan;
3. gangguan keseimbangan ini menimbulkan reaksi; dan
4. reaksi yang timbul menjadikan terpeliharanya kembali atas gangguan

¹⁹ Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2015, hlm 139-140.

²⁰ Herlien Budiono, *Ibid*, hlm 4.

²¹ Karen Lebacqz, Yudi Santoso (ed el), *Teori-Teori Keadilan*, Nusa Media, Bandung, 2014, hlm 89.

²² Karen Lebacqz, Yudi Santoso (ed el), *Ibid*, hlm 89.

keseimbangan kepada keadaan semula.²³

Menurut Tony Marshall : Peradilan restoratif ialah suatu proses yang semua pihak yang bertarung dalam suatu delik tertentu berkumpul bersama untuk memecahkan masalah secara kolektif bagaimana membuat persetujuan mengenai akibat (buruk) suatu delik dan implikasinya di masa depan.²⁴

Khusus Indonesia, dalam Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 Tentang kekuasaan Kehakiman, mengatakan pada Pasal 50 ayat (1) "Putusan pengadilan selain harus memuat alasan dan dasar putusan, juga memuat pasal tertentu dari peraturan perundang-undangan yang bersangkutan atau sumber hukum tak tertulis yang dijadikan dasar untuk mengadili". Ini berarti hakim harus menemukan hukum. Tetapi apakah ketentuan ini hanya berlaku bagi hukum perdata dan adat, tidak berlaku untuk hukum pidana karena *nullum crimen sine lege strica* dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP ? UUPKK tersebut tidak mengatakan tidak berlaku kewajiban hakim untuk menggali hukum yang hidup bagi hukum pidana.²⁵

Selain itu, Undang-undang Kejaksaan RI juga mengartikan secara sempit frase "demi kepentingan umum" sebagai "kepentingan negara atau masyarakat". Padahal di negara lain yang menganut asas oportunitas "demi kepentingan umum" diartikan secara luas, meliputi : a. pembedaan dipandang kurang efektif, misalnya (kalau di Indonesia pencurian sandal jepit bekas); b. tidak adil; c. anak dibawah umur; d. usia lanjut; e. ada sanksi yang efektif seperti ganti kerugian; sanksi administratif perdata dan lain-lain.²⁶

Ketentuan tersebut dimasukan dalam KUHAP Belanda dan di jadikan Jaksa untuk mengesampingkan perkara pidana

yang alat buktinya telah cukup. Dengan dasar tersebut menurut keterangan Ahli kejaksaan Belanda Prof. Mr. Dr. Strijds, pada tanggal 15 juni 2010 di kantor kejaksaan Den Hagg, kepada delegasi Kejaksaan Agung RI, 60% perkara pidana di Belanda diselesaikan diluar pengadilan oleh jaksa (*transaction of judiciary*). Oleh karena itu, bila ketentuan seperti yang berlaku di Belanda tersebut juga berlaku di Indonesia, maka ke depan diharapkan sudah tidak ada lagi kasus-kasus seperti pencurian tiga biji buah kakao oleh nenek Minah; pencurian semangka yang dilakukan oleh Basar Suyanto dan Kholil; pemotongan pohon bambu karena merintagi jalan yang dilakukan oleh Budi Hermawan dan Munir; pencurian 5 Kg buah randu yang dilakukan oleh Manisih, SRI, Juwono dan Rustono di Batang; pencurian kakek Klijo Sumarto, dan lain sebagainya. Sebab penuntutan terhadap kasus-kasus seperti itu justru dianggap melukai rasa keadilan masyarakat, namun di sisi lain jaksa tidak memiliki dasar kewenangan untuk mengesampingkan penuntutannya.²⁷

Dalam peraturan hukum pidana yang berlaku di Indonesia memang tidak ada ketentuan yang secara eksplisit (tegas) mengatur tentang penerapan *Restorative Justice* dalam sistem peradilan pidana, kecuali dalam UU RI No. 11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak. Namun demikian, dalam praktik peradilan di Indonesia, terutama pada pemeriksaan tingkat penyidikan (kepolisian), *Restorative Justice* sudah banyak diterapkan dalam kasus KDRT, dan kasus-kasus lainnya yang tergolong tindak pidana ringan.²⁸

Sehinga dari beberapa prinsip Restoratif tersebut diatas, berdasarkan SE. Kapolri No. 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam

²³ Bambang Waluyo, *Penegakan Hukum Di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm 120-122.

²⁴ Bambang Waluyo, *Ibid*, hlm 109.

²⁵ Andi Hamzah, *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2017, hlm 79.

²⁶ Bambang Waluyo, *Op cit*, hlm 132-133.

²⁷ Bambang Waluyo, *Ibid*, hlm 133.

²⁸ Bambang Waluyo, *Ibid*, hlm 182.

penyelesaian perkara pidana. Perkembangan sistem dan metode penegakan hukum di Indonesia menunjukkan adanya kecenderungan mengikuti perkembangan keadilan masyarakat terutama berkembangnya prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) yang merefleksikan keadilan sebagai bentuk keseimbangan hidup manusia, sehingga perilaku menyimpang dari pelaku kejahatan dinilai sebagai perilaku yang menghilangkan keseimbangan. Dengan demikian model penyelesaian perkara yang dilakukan adalah upaya mengembalikan keseimbangan tersebut, dengan membebani kewajiban terhadap pelaku kejahatan dengan kesadarannya mengakui kesalahan, meminta maaf, dan mengembalikan kerusakan dan kerugian korban seperti semula atau setidaknya menyerupai kondisi semula, yang dapat memenuhi rasa keadilan korban.

Dari beberapa pendapat dan ketentuan peraturan perundangan diatas, penerapan keadilan Restoratif dalam penyidikan dilakukan di luar sidang pengadilan ada pada perkara kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana diatur pada Pasal 236 ayat (2) Jo Pasal 229 ayat (2) Jo Pasal 310 ayat (1) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, dengan adanya kesepakatan damai. Sedangkan Pasal 236 ayat (1) Jo Pasal 229 ayat (3) Jo Pasal 310 ayat (2) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, melalui Pemeriksaan Acara Biasa pada Pasal 152 KUHAP namun berdasarkan Pasal 64 Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan dengan Pemeriksaan Acara Singkat pada Pasal 205 KUHAP.

Hanya pada Pasal 229 ayat (3) Jo Pasal 310 ayat (3) dan (4) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, pada SE.Kapolri No 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam penyelesaian

perkara pidana, tidak mengaturnya ketentuan tersebut namun dalam kesepakatan perdamaian kedua belah pihak bisa di lampirkan pada Berkas Perkara Pidana dalam proses peradilan dengan melalui Pemeriksaan Acara Biasa.

Berdasarkan teori Pemaafan ; Eksekusi pidana pada pelaku kejahatan dapat di gugurkan kalau dimaafkan oleh keluarga korban. Hal ini disebabkan ada dua hak bagi perbuatan pidana, yaitu : *Haqullah* (*haq Allah*) dan *Haqq al-adami* (*haq manusia*). Disamping itu, ada pula hukuman yang mengandung unsur *haqullah* dan *haqq al-adami* sekaligus. *Haqullah* adalah hukuman yang berkaitan erat dengan kepentingan masyarakat (delik umum), sedangkan *haqq al-adami* adalah hukuman yang berkaitan dengan kepentingan hak individu perorangan. Hukuman tersebut dapat digugurkan oleh pihak yang dirugikan atau pemerintah karena hal ini hanya menyangkut kepentingan pribadi atau keluarga (delik aduan).²⁹

Dalam rangka pencapaian kinerja yang ideal dan lebih baik, Institusi Polri di samping melaksanakan harkamtibmas dan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, juga melaksanakan penegakan hukum yang bersih, efektif, efisien, transparan, dan akuntabel. Untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik atau penyelenggaraan negara yang baik (*good governance*), maka pemerintah mengeluarkan kebijakan penting, yaitu Tap MPR No. XI/MPR/1998 tentang penyelenggaraan negara yang bersih dan bebas dari KKN dan UU RI No. 28 Tahun 1999 tentang penyelenggaraan negara yang bersih dan bebas dari KKN. Hal ini menunjukkan upaya mewujudkan *good governance* juga dipengaruhi oleh upaya penegakan hukum.³⁰

IV. KESIMPULAN

Pada proses penyidikan kecelakaan lalu lintas tunggal yang menimpa suatu keluarga

²⁹ Juhaya, *Teori Hukum Dan Aplikasinya*, Pustaka Setia, Bandung, 2014, hlm 82

³⁰ Bambang Waluyo, *Op cit*, hlm 100.

dengan menggunakan sepeda motor di jalan umum mengakibatkan istrinya meninggal dunia, suaminya (tersangka) dan anaknya mengalami luka berat dilaksanakan gelar perkara biasa awal prose penyidikan, pertengahan proses penyidikan dan gelar perkara biasa akhir penyidikan dengan menentukan kesesuaian keterangan para saksi/korban dan tersangka serta barang bukti tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas sesuai Pasal 229 ayat (5) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ “kecelakaan lalu lintas pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan. dan ketentuan pasal yang akan di terapkan pada Pasal 30 ayat (3) dan (4) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Sehingga pada Pasal ini, kecelakaan lalu lintas tunggal tidak selalu dominan di sebabkan oleh kelalaian pengguna jalan atau Tersangka namun ada penyebab lain yang mempengaruhi dalam hal ketidaklaikan Kendaraan, ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Dari gelar perkara Penyidik/Penyidik Pembantu harus bisa menggali kebenaran materil maupun formil dan kesepakatan damai kedua pihak secara terang benderang sehingga perkara pidananya dapat dilimpahkan ke Jaksa Penuntut Umum atau perkara pidananya di hentikan demi hukum menyangkut Tersangka Meninggal dunia Pasal 77 KUHP, Tersangka tidak cakap sesuai Pasal 44 KUHP, Asas Ne Bis In Idem Pasal 76 ayat (1) KUHP, Lampau Waktu (verjaring) Pasal 78 KUHP, Pasal 236 ayat (2) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Diversi Pasal 7 ayat (1) UU RI No. 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Anak.

Dalam penentuan gelar perkara pada penyidikan dengan tujuan kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan dapat di rasakan oleh pihak yang terlibat kecelakaan lalu lintas, karena tuntutan kemanfaatan: “Setiap orang yakin kalau kesetaraan adalah asas keadilan, kecuali di berpikir metodenya mensyaratkan ketidak-

setaraan.” Apapun yang membawa kebaikan terbesar bagi semuanya dapat disebut ‘adil’.

Menurut penulis agar, UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ dan UU No. 34 tahun 1964 tentang perasuransian untuk di Revisi ; menyangkut penanganan kecelakaan lalu lintas secara terpadu melibatkan Kepolisian dengan instansi lain seperti Dishub, Dinas PU, Dinas Rumah Sakit, Dinas Pendidikan/akademisi, Lembaga Swadaya Masyarakat dan PT. Jasa Raharja sesuai kewenangannya sebagai pembina dan penyelenggaraan lalu lintas dalam hal Prepentif dan repesif dan pemberian santunan asuransi kecelakaan terhadap korban/tersangka kecelakaan lalu lintas. karena ada moto “kecelakaan lalu lintas selalu diawali dengan pelanggaran lalu lintas, dan pelanggaran lalu lintas selalu diawali dengan kemacetan”. Bila dihubungkan dengan data kecelakaan lalu lintas tahun 2018 yang ada di Provinsi Jawa Barat pada Direktorat lalu lintas Polda Jawa Barat dan jajarannya sangat meningkat jumlah kejadian, korban jiwa (meninggal dunia, luka berat dan luka ringan) dan materi dengan rata-rata perhari mencapai : Jumlah kejadian 20 (dua puluh) perkara pidana, Meninggal Dunia (MD) sebanyak 10 (sepuluh) orang, luka berat (LB) sebanyak 3 (tiga) Orang, luka ringan sebanyak 20 (dua puluh) orang, dan kerugian materil (Rumat) senilai Rp. 401.224,- (empat ratus ribu seribu dua ratus dua puluh empat rupiah).

kecelakaan lalu lintas merupakan (*delik culpa*) sangat berbeda dengan tindak pidana lainnya (*delik delus*), yang penanganannya memerlukan waktu yang cukup lama menunggu kesembuhan dari saksi korban/tersangka yang masih memerlukan perawatan medis di Rumah Sakit.

Adanya kesepakatan damai kedua belah pihak atas dasar syarat Formil dan syarat materil. syarat formil meliputi Surat permohonan perdamaian kedua belah pihak (pelapor dan/atau keluarga pelapor dengan Tersangka dan/atau keluarga Tersangka dengan disaksikan oleh tokoh masyarakat

dan/atau perangkat pemerintah Desa); dan diketahui atas penyidik, dan syarat materil meliputi tidak menimbulkan keresahan masyarakat dan tidak ada penolakan masyarakat; Tidak berdampak konflik sosial; dan Adanya pernyataan dari semua pihak yang terlibat untuk tidak keberatan, dan melepaskan hak menuntutnya dihadapan hukum.

Kecelakaan lalu lintas diselesaikan di luar sidang pengadilan menyangkut perkara kecelakaan lalu lintas Ringan sesuai Pasal 236 ayat (2) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Namun pada prakteknya kesepakatan damai dilakukan juga pada kecelakaan lalu lintas sedang dan berat pada Pasal 310 ayat (2), (3), dan (4) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Meninggkat karakteristik dari hukum nasional ialah : kekeluargaan, gotong royong, tolong menolong, kesatuan-keseragaman bentuk (*uniformitas*), serta keadilan dan kepastian hukum yang dilandaskan pada kesadaran hukum masyarakat Indonesia, sebagaimana dilandaskan *political will* (politik hukum Indonesia).

Kekuatan mengikat suatu perjanjian ada dalam asas-asas hukum (yang melandasinya); Asas Konsensualisme Pasal 1320 ayat (1) KUHPerduta; Asas Kekuatan Mengikat Perjanjian (*verbindende kracht der overeenkomst*) Pasal 1340 KUHPerduta; Asas kebebasan berkontrak (*contractsvrijheid*) Pasal 1338 ayat (1) KUHPerduta; Asas Kepatutan Pasal 1339 KUHPerduta; Asas Kepribadian (Personality) Pasal 1315 KUHPerduta; Asas Itikad Baik (*Good Faith*) Pasal 1338 ayat (3) KUHPerduta; Asas Kepercayaan; Asas Persamaan hukum; dan Asas Keseimbangan.

Menurut penulis agar, UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ untuk di Revisi kembali menyangkut : kecelakaan sedang sesuai Pasal 229 ayat (3) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ melalui Pemeriksaan Acara Biasa sesuai Pasal 152 KUHAP sedangkan sesuai Pasal 64 Perkap No. 15 tahun 2013 tentang Tata Cara Kecelakaan Lalu Lintas, dengan

Pemeriksaan Acara Singkat sesuai Pasal 205 KUHAP.

Menurut Penulis, kecelakaan sedang sesuai Pasal 229 ayat (3) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ bisa diselesaikan diluar sidang pengadilan bila ada kesepakatan damai kedua belah pihak, karena pada prakteknya menyangkut kecelakaan sedang masing-masing pihak melakukan kesepakatan damai dan perkaranya tidak melaporkan ke Kepolisian, kecelakaan sedang bila tidak ada kesepakatan damai maka melalui pengadilan dengan Pemeriksaan Acara Singkat sesuai Pasal 205 KUHAP.

Sehingga diperlukan yang berperkara kedua belah pihak telah melakukan kesepakatan damai berdasarkan SE. Kapolri No. 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam penyelesaian perkara pidana. Bahwa prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) tidak bisa dimaknai sebagai metode penghentian perkara secara damai, tetapi lebih luas pada pemenuhan rasa keadilan semua pihak yang terlibat dalam perkara pidana melalui upaya yang melibatkan korban, pelaku dan masyarakat setempat serta penyidik/ penyidik sebagai mediator, sedangkan penyelesaian perkara salah satunya dalam bentuk perjanjian perdamaian dan pencabutan hak menuntut dari korban perlu dimintakan penetapan hakim melalui Jaksa Penuntut Umum untuk menggugurkan kewenangan menuntut dari korban, dan penuntut umum.

Penerapan restoratif pada kecelakaan lalu lintas ringan sesuai Pasal 236 ayat (2) UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. sedangkan Penerapan Restoratif pada kecelakaan lalu lintas sedang sesuai Pasal 236 ayat (1) Jo Pasal 229 ayat (3) Jo Pasal 310 ayat (2) UU RI No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, proses peradilan Pemeriksaan Acara Biasa sesuai Pasal 152 KUHAP, namun sesuai Pasal 64 Perkap No. 15 tahun 2013 tentang

Tata Cara Kecelakaan Lalu Lintas, dapat dilakukan dengan Pemeriksaan Acara Singkat sesuai Pasal 205 KUHAP.

Namun menyangkut kecelakaan lalu lintas berat terhadap kecelakaan tunggal yang menimpa dalam satu keluarga tersebut diatas. tidak ada ketentuan Pasal yang mengaturnya hanya pada kecelakaan lalu lintas ringan dan kecelakaan lalu lintas sedang. Dari beberapa pandangan dan ketentuan tersebut maka Penyidik/penyidik pembantu memiliki pertimbangan hukum penghentian penyidikan dapat mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggungjawab dan dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri dapat dilakukan dalam keadaan sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundangan, serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia pada Pasal 16 ayat (1) huruf (L) Jo Pasal 18 ayat (1) UU RI No. 2 tahun 2002 tentang Kapolri Jo Pasal 7 ayat (1) huruf (J) UU RI No.08 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana. Ketentuan Pasal tersebut dapat memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan terhadap masyarakat serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat termuat pada Pasal 13 huruf (a) dan (c) UU RI No 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. sehingga keadilan dan kemanfaatannya dapat dirasakan oleh masing-masing pihak.

Menurut penulis, agar UU RI No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dalam hal Diskresi, untuk di revisi : Bila dihubungkan dengan SE. Kapolri No. 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam penyelesaian perkara pidana. Penyelesaian perkara yang dilakukan adalah upaya mengembalikan keseimbangan tersebut, dengan membebani kewajiban terhadap pelaku kejahatan dengan kesadarannya mengakui kesalahan, meminta maaf, dan mengembalikan kerusakan dan kerugian korban seperti semula atau setidaknya menyerupai kondisi

semula, yang dapat memenuhi rasa keadilan korban.

Namun ketentuan tersebut hanya mengatur pada kecelakaan lalu lintas ringan dan kecelakaan lalu lintas sedang. sedangkan pada kecelakaan lalu lintas berat tidak ada Pasal yang mengatur ketentuan tersebut apalagi yang menimpa pada suatu keluarga disamping harus mengobati lukanya baik terhadap anaknya maupun terhadap dirinya (tersangka) yang butuh biaya yang sangat besar karena tidak ada santunan asuransi dari Jasa Raharja karena menyangkut kecelakaan tunggal, sehingga tersangka harus menjalani jeratan hukum secara proses. Sedangkan bila dihubungkan dengan putusan pengadilan dengan kasus kecelakaan lalu lintas tabrak depan berbeda dengan kecelakaan tunggal, sesuai Putusan Pengadilan Tinggi Medan Nomor 110/PID.Sus/2015/PT.Mdn tanggal, 24 Maret 2015 hanya putusan pemidanaan percobaan dengan pertimbangan hakim telah menerapkan teori pemidanaan moderen bahwa tujuan pemidanaan tidak semata-mata merupakan pembalasan sehingga Terdakwa menjadi jera, melainkan adalah lebih kepada pembinaan pada pelaku agar yang bersangkutan menjadi manusia yang baik dan lebih berhati-hati lagi sehingga tidak melakukan tindak pidana lagi dan masyarakat menyadari tindak pidana kecelakaan lalu lintas tersebut. Selain itu diantara para pihak korban dan Terdakwa, masing-masing telah sepakat melakukan perdamaian.

Penyelesaian perkara dengan menggunakan pendekatan keadilan restoratif pada hakekatnya merupakan suatu pilihan yang ditawarkan, sehingga bukan berarti menghilangkan sistem peradilan pidana konvensional. Kehadiran sistem peradilan pidana tetap diperlukan manakala pilihan ini tidak dapat menyelesaikan perkara. Bahkan pendekatan *restorative justice* juga dapat menjadi bingkai sistem peradilan pidana dalam rangka mencari bentuk terbaik penyelesaian perkara pidana di masyarakat, baik diselesaikan sendiri

oleh masyarakat atau melibatkan sistem peradilan pidana.

PENGHARGAAN/UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti sampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat Ibu Prof. Dr. Hj. Imas Rosidawati WR, S.H., M.H., dan Bapak Dr. Naungan Harahap, S.H., M.H., yang telah memberikan motivasi, dalam membimbing dan arahan-arahan dalam penyusunan Tesis ini. Begitu juga kepada Program Magister Ilmu Hukum Sekolah Pascasarjana Universitas Islam Nusantara, Bandung, Indonesia. Penelitian ini ditandai oleh DIPA Kopertis Wilayah IV Jawa Barat Banten, Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi, sesuai dengan Surat Keputusan Penelitian Hibah Desentralisasi Tahun Anggaran 2018 Program Penelitian Pendidikan Tinggi Nomor: 0048-B/LPPM-UIN/II/2018.

Ucapan terima kasih juga di sampaikan kepada yang terhormat :

1. Dr. H. Suhendra Yusuf, M.A., selaku Rektor Universitas Islam Nusantara (Uninus) Bandung pada Program Pascasarjana.
2. Prof. Dr. Hj. Imas Rosidawati WR, S.H., M.H., selaku ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Nusantara (Uninus) Bandung, dan selaku ketua tim pembimbing yang senantiasa mengarahkan dan membimbing sampai penulisan tesis ini selesai.

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan rahmat dan inaiyahnya yang setimpal untuk jasa dan budi baik semua pihak yang telah memberikan dorongan dan semangat kepada peneliti, Pada akhirnya harapan peneliti mudah-mudahan tesis ini dapat bermanfaat khususnya bagi peneliti maupun bagi masyarakat pada umumnya, Amin YRA.

DAFTAR PUSTAKA

Al. Qur'an dan Al-Hadist.

Sayid Ahmad Al Hasyimi, Mahmud Zaini, Mukhtarul Ahadis An-Nabawiyah, Pustaka Amani, Jakarta, 1995.

Buku

A. Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Arikha Media Cipta, Jakarta, 1996.

_____, *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2017.

Achmad Soema Dipraja Rd, *Pokok-pokok Hukum Acara Pidana Indonesia*, Alumni Bandung, Bandung 1977, hlm 15.

Bambang Waluyo, *Penegakan Hukum Di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016.

Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2015.

Imas Rosidawati Wiradirja, *Pengetahuan Tradisional Dan Hak Kekayaan Intelektual*, Aria Mandiri Group, Bandung, 2016.

Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2017.

Juhaya, *Ekonomi Syariah*, Pustaka Setia, Bandung, 2012.

_____, *Teori Hukum Dan Aplikasinya*, Pustaka Setia, Bandung, 2014.

John Rawls, Ujair Fauzan (ed el), *Teori Keadilan Dasar-dasar Filsafat Politik Untuk Mewujudkan Kesejahteraan Sosial dalam Negara*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2011.

Karen Lebacqz, Yudi Santoso (ed el), *Teori-Teori Keadilan*, Nusa Media, Bandung, 2014.

Lili Rasjidi, Ira Thania Rasjidi, *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007.

Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Alumni, Bandung, 2006

_____, *Hukum Masyarakat dan Pembangunan Hukum Nasional*, Bina Cipta, 1973.

P. A. F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016.

Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif*, Genta Publeshing, Yogyakarta, 2012.

Utang Rasyidin, Dedi Supriyadi, *Pengantar Hukum Indonesia dari Tradisi ke Konstitusi*, Pustaka Setia, Bandung, 2014.

Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2009.

Jurnal

Data kecelakaan Lalu Lintas melalui integrated Road Safety Management System (IRSMS), pada Direktorat Lalu Lintas Polda Jabar.

Undang-Undang Dan Pedoman

Tap MPR RI No. IX Tahun 1998 Tentang Penyelenggara Negara Yang Bersih Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 Tentang Penyelenggara Negara Yang Bersih Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.

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

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Anak.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Surat Edaran Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor. 8 tahun 2018 (SE/8/VII/2018 tanggal 27 Juli 2018) tentang penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam penyelesaian perkara pidana.