

BAB III

SANKSI HUKUM BAGI PELAKU TABRAK LARI

A. Sejarah UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

a) Sejarah kitab undang-undang hukum pidana di Indonesia.

Tidak dipungkiri hukum pidana di Indonesia merupakan produk dari barat. KUHP di Indonesia mempunyai nama asli *wetboek van strafrech voor nederlandsch indie* (W.v.S), merupakan titah raja atau *Koninklijk Besluit* (K.B), pada 15 Oktober 1915. Titah raja tersebut berlaku di Indonesia ketika penjajahan Belanda, sehingga dengan titah raja tersebut terjadi dualistis dalam sistem hukum di Indonesia.

Dualistis sistem yang terjadi mempunyai pengertian bahwa bagi orang Eropa berlaku satu sistem hukum Belanda, yakni titah raja atau *Koninklijk Besluit* (K.B), dan bagi orang bumi putra berlaku hukum pidana adat. Hukum yang berlaku bagi orang Eropa tersebut merupakan aturan yang berasaskan hukum Belanda kuno dan hukum Romawi. Kemudian hukum yang berlaku bagi orang bumi putra sendiri merupakan hukum yang tertulis dan tidak tertulis, namun sebagian besar tidak tertulis.¹

Pada 10 Februari tahun 1866 merupakan awal pengenalan kodifikasi kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang berlaku di Indonesia. Untuk bangsa Eropa menggunakan *Het Wetboek Van Srafrecht*

¹ A. Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana1*, Jakarta: Sinar Grafika, 1995, h. 60-61

Voor Europeanen, berlaku mulai 1 januari 1867. Kemudian dari peraturan pemerintah (ordonansi) pada 6 Mei 1872 ditetapkan pula *Het Wetboek Van Strafrech Voor Inlands en Daarmede Gelijkgestelde*. Ordonansi tersebut merupakan aturan pidana yang diperuntukkan bagi orang bumi putra, dan mulai berlaku pada 1 januari 1873.

Het Wetboek Van Strafrech Voor Inlands en Daarmede Gelijkgestelde merupakan aturan yang telah disesuaikan dengan agama dan lingkungan hidup bumi putra. Ada perbedaan mengenai kedua aturan tersebut, yakni mengenai sanksi. Jika orang bumi putra melakukan perbuatan pidana sanksinya adalah kerja paksa (rodi), sedangkan orang Eropa hanya dikenakan hukuman penjara atau kurungan.²

Dualistik sistem yang terjadi akhirnya berakhir setelah ditetapkannya *Koninklijk Besluit Van Srtafrech Voor Nederlandsh* sebagai hukum pidana di Hindia Belanda, dan berlaku pada 1 Januari 1918. *Koninklijk Besluit Van Srtafrech Voor Nederlandsh* merupakan aturan pidana khusus bagi daerah jajahan yang dibentuk pada tahun 1913. Pada mulanya dualistik hukum akan tetap dipertahankan, yakni dengan membuat aturan bagi orang Belanda dan bumi putra. Ketika kedua aturan tersebut telah diselesaikan, ternyata menteri daerah jajahan ketika itu (Mr. Indenburg) berpendapat lain, bahwa harus ada satu saja hukum pidana di Hindia Belanda.

² *Ibid*, h. 62-61

Namun dari hasil kodifikasi tersebut tidak sama dengan apa yang berlaku di negara asalnya, karena terdapat penyesuaian menurut kebutuhan dan keadaan tertentu. Terdapat pasal-pasal yang dihapus guna menyesuaikan dengan kondisi dan misi kolonialisme. Akan tetapi azas-azas dan dasar filsafatnya tetap sama, yakni dari masa liberal kapitalis.³

Kodifikasi yang dilakukan Belanda ternyata sepenuhnya tidak didukung oleh orang-orang Belanda sendiri, seperti Van Vollenhoven. Ia berpendapat bahwa jika kodifikasi secara sepihak dilakukan maka tatanan masyarakat adat akan hancur. Karena tidak benar pemberian hukum Belanda kepada orang bumi putra akan memperkaya peradaban pribumi. Belanda hanya memberi ruang kepada hukum adat ketika masyarakat adat benar-benar membutuhkannya. Selama ini masyarakat adat telah terbiasa hidup dengan hukum apa adanya, baik tertulis ataupun tidak tertulis.⁴

Terdapat persamaan sejarah berlakunya hukum pidana di Belanda dan Indonesia, yakni sama-sama datang dari luar atau hasil dari kolonialisme. Berawal ketika Prancis menjajah Belanda pada Tahun 1811, dengan membawa *code penal* (kodifikasi hukum pidana) yang dibuat tahun 1810 saat Napoleon Bonaparte menjadi penguasa. Pada tahun 1813 Prancis meninggalkan negeri jajahannya, namun Belanda masih mempertahankan *code penal* Napoleon tersebut sampai tahun 1886. Pada

³ Sudarto, *Hukum Pidana I*, h. 15

⁴ Soetandyo Wignjosoebroto, *Dari Hukum Kolonial Ke Hukum Nasional, dinamika sosial politik dalam perkembangan hukum di Indonesia*, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 1994, h. 126-127

tahun 1886 mulai diberlakukan *wetboek strfrecht* sebagai pengganti *code penal* Napoleon.

Sebagaimana diketahui bahwa hukum pidana berasal dari Belanda, maka terjadi ketimpangan dalam aplikasinya, tidak memenuhi aspirasi dan kebutuhan hukum masyarakat, seperti yang paling krusial adalah bahasa. Setelah proklamasi kemerdekaan, sesuai dengan pasal II aturan peralihan UUD 1945 menyatakan bahwa tetap berlakunya *Koninklijk Besluit Van Srtafrech Voor Nederlandsh Indie*. kemudian dilahirkannya UU No. 1 tahun 1946, sebagai wahana penyesuaian terhadap situasi dan kondisi masyarakat setempat. Dari Undang-undang tersebut maka nama *Wetboek Van Srtafrech Voor Nederlandsh Indie* dapat disebut dalam bahasa Indonesia, yakni Kitab Undang-undang Hukum Pidana.

b) Sejarah UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Tidak hanya KUHP, undang-undang mengenai lalu lintas pun berasal dari Belanda. Berawal dari revolusi industri pada abad 19 yang mempengaruhi kondisi automotif dunia. Perusahaan yang berkembang saat itu adalah Benz pada tahun 1886, perusahaan tersebut merupakan pelopor dalam pembuatan mobil dan motor. Oleh pemerintah Hindia Belanda, mobil dan motor tersebut dibawa ke Indonesia. Karena banyaknya mobil dan motor ketika itu, oleh pemerintah Hindia Belanda menilai perlu adanya peraturan yang mengatur guna menertibkan mobil dan motor yang ada. Saat itu mulailah aktivitas lalu lintas di Indonesia.⁵

⁵ Tatang Sugandi, et al. *Vademikum Polisi Lalu Lintas, Op. Cit.*, h. 1

Pada 11 November 1899 ditetapkanlah peraturan mengenai lalu lintas, dan dinyatakan berlaku pada 1 Januari 1900. Bentuk peraturan ini adalah peraturan pemerintah (*reglemen*), yang disebut *Reglement op Gebruik Van Automobilen (Statblaad 1899 No. 301)*. Sepuluh tahun kemudian pada tahun 1910 dikeluarkan lagi peraturan mengenai kendaraan, *Motor Reglement (Statblaad 1910 No. 73)*.⁶ Dengan demikian peraturan mengenai lalu lintas telah ada sejak penjajahan.

Begitu pula mengenai polisi lalu lintas, organ kepolisian tersebut telah ada lebih awal sejak zaman VOC. Namun baru dipertegas susunannya pada masa pemerintahan gubernur jenderal Stanford Raffles, pada masa pendudukan Inggris. Polisi lalu lintas sendiri ada untuk mengimbangi perkembangan lalu lintas yang terus meningkat, sehingga perlu diadakan spesifikasi tugas polisi, dalam hal ini adalah di bidang lalu lintas.

Lahirnya UU No. 22 Tahun 2009 merupakan langkah maju di bidang transportasi dan angkutan jalan. Sebelum diundangkannya undang-undang tersebut, Indonesia telah memiliki UU No. 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas. Namun seiring dengan zaman yang dinamis, ada tuntutan untuk menyesuaikan peraturan dengan kondisi yang ada. Dengan demikian lahirnya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut tidak lepas dari situasi dan kondisi transportasi yang ada.

⁶ *Ibid.*

Begitu pula pasal 312 tentang tabrak lari. Telah dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa tabrak lari juga merupakan peristiwa kecelakaan lalu lintas. Tindakan tidak bermoral tersebut telah meresahkan masyarakat terutama pengguna jalan lain, yakni dengan meninggalkan korban yang seharusnya mendapatkan pertolongan. Sehingga urgensi pasal tersebut sama dengan pasal-pasal lain yang ada dalam UU No. 22 Tahun 2009, yakni sebagai permasalahan sosial dalam bidang lalu lintas.

Peristiwa tabrak lari merupakan jenis pelanggaran baru, karena tidak dapat lepas dari perkembangan kendaraan bermotor yang ada. Sehingga kecil kemungkinan kecelakaan tersebut terjadi pada abad-abad 19, mengingat kendaraan bermotor ketika itu tidak sebanyak sekarang. Peradaban sekarang merupakan peradaban modern yang tidak dapat lepas dari kendaraan bermotor, maka seorang pengguna jalan sangat mungkin terlibat dalam kecelakaan tersebut.⁷

B. Sanksi Hukum Bagi Pelaku Tabrak Lari Menurut UU No. 22 Tahun 2009

Undang-undang dasar 1945 menegaskan bahwa negara republik Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtstaat*),⁸ sebagai negara hukum maka Indonesia selalu menjunjung tinggi hak asasi manusia, dan tidak membeda-bedakan seseorang di depan hukum. Hukum positif telah

⁷ Andrew R. Cecil, *et. al.*, *Traffic Law Enforcement*, Terj. Hega Angayomi, *Penegakan Hukum Lalu Lintas, panduan bagi para polisi dan pengendara*, Bandung: Nuansa, 2011, h. 99

⁸ Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, *Undang-undang Dasar 1945, op. cit.*, h. 5

mengatur perlindungan hak tersebut, yakni dengan menerapkan sanksi atau ketentuan pidana.

Bagian penting dari pemidanaan adalah penetapan sanksi, sanksi sangat dibutuhkan untuk menegakkan norma. Sanksi dalam hukum pidana merupakan reaksi terhadap pelanggaran hukum yang telah ditentukan undang-undang, dimulai dari penahanan tersangka dan penuntutan terdakwa sampai pada penjatuhan vonis oleh hakim. Penetapan sanksi begitu penting dan strategis, sehingga dibutuhkan fondasi yang kuat dalam perumusannya. Fondasi tersebut tidak lain adalah pemahaman terhadap ide-ide dasar mengenai filsafat pemidanaan, teori pemidanaan dan tujuan pemidanaan.⁹

Sekilas mengenai undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang dulu UU No. 14 tahun 1992, telah mengalami permasalahan dalam aplikasinya. Permasalahan tersebut tidak lain adalah mengenai sanksi, yakni pidana denda yang dikenakan dinilai terlalu tinggi. Sehingga dalam pelaksanaannya terhambat selama satu tahun. dengan adanya persoalan tersebut dapat menjadi wawasan bahwa sanksi denda cukup ditakuti.¹⁰ Tidak berbeda dengan undang-undang lalu lintas sekarang yang juga menerapkan sanksi denda yang berat bagi pelanggarnya, khususnya bagi pelaku tabrak lari.

Hukum pidana adalah hukum sanksi, karena dengan bertumpu pada sanksi tersebut hukum pidana difungsikan untuk menjamin keamanan,

⁹ Sholehudin, *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana, ide dasar double track system & implementasinya*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, cet. Ke-2, 2004, h. 123

¹⁰ M. Hamdan, *Politik Hukum Pidana*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 1997, h.

ketertiban dan keadilan.¹¹ Sebagai salah satu jenis *punishment*, hukum pidana juga memuat sanksi denda. Sanksi tersebut bukan hanya untuk tujuan-tujuan ekonomis, misal sebagai pemasukan kas negara, melainkan berhubungan dengan tujuan-tujuan pemidanaan (*goals of punishment*). Tujuan pemidanaan sendiri erat kaitannya dengan falsafah pemidanaan yang dianut suatu bangsa, yang tercermin dalam produk undang-undang yang dihasilkan.¹²

Sanksi dalam hukum nasional muncul dari dua bentuk yang berbeda, yakni sebagai hukuman dan eksekusi sipil.¹³ Hukuman diartikan sebagai pencabutan hak secara paksaan atas suatu nilai. Seperti, hukuman mati yang dipaksakan adalah nyawa, hukuman potong tangan yang dipaksakan adalah anggota badan, hukuman penjara atau kurungan yang dipaksakan adalah kebebasan individu.

Sedangkan eksekusi sipil juga merupakan sejenis paksaan namun lebih menekankan pada pembenahan kesalahan. Tujuan dari eksekusi sipil sendiri adalah mengembalikan kepada situasi semula, yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum. Jika situasi tersebut tidak dapat kembali, maka situasi lain dapat menjadi penggantinya.¹⁴

Sanksi hukum bagi pelaku tabrak lari banyak merujuk pada pasal 312 UU No. 22 Tahun 2009, adalah pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000, (tujuh puluh lima juta rupiah). Ketentuan tersebut berbeda dengan UU No. 14 Tahun 1992 yakni mengenai

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*, h. 132-133

¹³ Hans Kelsen, *Pure theory of law*, Terj. Raisul Muttaqien, *Teori Hukum Murni (dasar-dasar ilmu hukum normatif)*, Bandung: Nusa Media, cet. VI, 2008, h. 124

¹⁴ *Ibid.*

pidana penjaranya ataupun sanksinya, yang memuat peraturan yang lebih rinci, dan spesifik.¹⁵ Contoh, regulasi mengenai menyalakan lampu pada siang hari. Berawal dari jumlah kendaraan yang semakin meningkat, ternyata berbanding lurus dengan jumlah kecelakaan yang ada. Kemudian memunculkan regulasi supaya pengendara motor menyalakan lampu pada siang hari seperti yang ada dalam pasal 107 ayat (2) undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi, “ pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”,¹⁶ supaya peristiwa kecelakaan khususnya tabrak lari berkurang. Kemudian dalam pasal 293 ayat (2) menyebutkan sanksi denda bagi pelakunya, yakni dikenakan denda paling banyak Rp. 100.000,00.¹⁷

UU lalu lintas yang baru ini juga memaparkan ketentuan pidana dan denda yang jumlahnya lebih besar jika dibandingkan dengan UU lalu lintas tahun 1992, hal tersebut terjadi karena nilai mata uang rupiah sekarang sudah berbeda dengan tahun 1992 silam. Seperti ketentuan mengenai tabrak lari yang disinggung dalam UU yang lama pasal 63 UU No. 14 Tahun 1992, diancam dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan dan sanksi denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,00 (enam juta rupiah) berikut,

Barang siapa terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong korban, dan tidak melaporkan kecelakaan tersebut kepada polisi negara republik Indonesia terdekat, sebagaimana dimaksud dalam pasal 27 ayat (1) dipidana dengan pidana

¹⁵ Marye Agung kusmagi, *Selamat Berkendara Di Jalan Raya*, *op. cit.*, h. 12-13

¹⁶ Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *op. cit.*, h. 79

¹⁷ *ibid*, h. 175

kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).¹⁸

Jika dibandingkan dengan UU lalu lintas sekarang terpaut jauh, yakni pidana penjara paling lama 3 tahun dan denda paling banyak Rp. 75.000.000.00, (tujuh puluh lima juta rupiah).

Di UU lalu lintas yang baru ini tidak hanya pelaku atau pengendara yang terkena sanksi, tetapi penyedia jalan dan pemerintah pun juga dapat terkena sanksi. Hal ini ada karena setiap kecelakaan tidak hanya dipengaruhi oleh faktor dari dalam, atau kesalahan pengendara. Tetapi juga terdapat faktor dari luar, Seperti dalam pasal 273 ayat 1, jika penyedia jalan tidak segera memperbaiki jalan yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan, bisa diancam kurungan maksimal 6 bulan dan denda maksimal Rp 12 juta. Kemudian jika korban meninggal dunia, di ancam dengan denda paling banyak Rp 120 juta. Seperti kasus yang dialami Sophan Sopian, yang mengalami kecelakaan di jalan raya Jawa Timur.¹⁹

(1) “ setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/ atau kerusakan kendaraan dan/ atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)”.

(2) “ dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”.

¹⁸ C.S.T. Kansil, et al. *Tindak Pidana Dalam Undang-undang Nasional*, op. cit., h. 177

¹⁹<http://nasional.kompas.com/read/2008/05/17/15273056/Kronologi.Kecelakaan.Sophan.Sophiaan>

(3) “dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah)”.²⁰

Namun apa yang dialami Sophan Sopian sebelum UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diundangkan. Sehingga pasal di atas belum dapat dilaksanakan, karena terdapat aturan tersendiri yakni asas legalitas.

Berkaitan dengan sanksi mengenai tabrak lari, denda yang dikenakan cukup tinggi jika dibandingkan dengan hukuman penjaranya. Terdapat beberapa faktor-faktor yang menyebabkan sanksi denda lebih diunggulkan dibanding dengan pidana penjara, *pertama*, kemampuan finansial masyarakat meningkat. Hal tersebut dibuktikan dengan daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor. *Kedua*, berkembangnya delik-delik khusus, seperti “*White collar Crime*” dan “*profesional Crime*”. *Ketiga*, semakin tidak disukainya pidana penjara, terutama bagi tindak pidana tertentu seperti ekonomi dan narkoba. Kemudian tidak disukainya pidana penjara ini juga berkaitan dengan efisiensi, jika seseorang yang dipenjara semakin banyak maka pengeluaran negara lebih banyak pula.²¹

Kemudian yang menjadi pertanyaan adalah, bagaimana efektivitas pidana terhadap efek jera atau tujuan pemidaan yang ditimbulkan? Sehingga dengan demikian pidana denda dapat menjadi obat terakhir (*ultimum*

²⁰ Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *op. cit.*, h. 164-165

²¹ M. Hamdan, *Politik Hukum Pidana*, *op. cit.*, h. 138-139

remidium). Terdapat teori yang menyebutkan bahwa efektivitas suatu pidana denda tergantung pada tahap sebagai berikut:

- a. Tahap penetapan pidana denda oleh pembuat undang-undang,
- b. Tahap pemberian atau penjatuhan pidana denda oleh pengadilan,
- c. Tahap pelaksanaan pidana denda oleh aparat yang berwenang.²²

Namun dari itu semua, penilaian masyarakat cukup berpengaruh. Sehingga efektivitas yang ditimbulkan dapat dilihat dari respons masyarakat. Jika pidana denda kurang memenuhi rasa keadilan maka pidana tidak berhasil guna mencapai tujuan pemidanaan.²³ Telah disebutkan di atas mengenai faktor-faktor yang menyebabkan sanksi denda lebih diunggulkan dibanding dengan pidana penjara, yang mana faktor-faktor tersebut merupakan kondisi yang dialami masyarakat saat ini.

²² *Ibid*, h. 135

²³ *Ibid*.