

**PENEGAKAN HUKUM TINDAK PIDANA
TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS
YANG MENYEBABKAN KORBAN
MENINGGAL DI WILAYAH HUKUM
POLTABES JAMBI**

Oleh :
*Heni Astuti **
*Amir Syarifuddin **

ABSTRAK

Konsekuensi bertumpunya aneka ragam aktivitas berlalu lintas di jalan, maka muncul berbagai macam problem dengan tingkat kerumitan masing-masing. Semakin tinggi intensitas kegiatan masyarakat, semakin rumit pula problematika lalu lintas. Problematika tersebut semakin tinggi ketika aktivitas berlalu lintas menggunakan sarana berupa kendaraan bermesin dengan teknologi yang memberi dorongan kecepatan yang tinggi. Problematika itu antara lain menyangkut kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran hukum di jalan. Masalah kecelakaan lalu lintas merupakan problem krusial yang tidak mudah diatasi. Seluruh negara di dunia memiliki problem yang hampir sama dalam hal kecelakaan lalu lintas sampai menimbulkan korban kecelakaan lalu lintas meninggal dunia, untuk itu diperlukan penegakan hukum dalam menumbuhkan efekjera dan kesadaran berlalulintas di jalan.

Kata Kunci : Penegakan Hukum, Kecelakaan Lalu lintas,
Korban Meninggal Dunia

* Mahasiswa Program Magister Ilmu Hukum Unbari.

* Pengajar Program Magister Ilmu Hukum Unbari dan Fakultas Hukum Unsri.

A. Latar Belakang Masalah

Seperti kita ketahui bahwa dalam era reformasi dewasa ini, masyarakat kita mengalami berbagai perubahan fundamental dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Salah satu perubahan mendasar tersebut terjadi pada institusi-institusi kenegaraan dan pemerintahan, termasuk kepolisian. Pada tanggal 1 April 2001 Kepolisian Republik Indonesia dipisahkan dari Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ABRI) untuk menjadi institusi sipil yang mandiri.

Dengan demikian perubahan status institusional tersebut membawa konsekuensi, Polri dituntut harus mampu bekerja secara profesional, transparan dan akuntabel. Secara internal, hal itu berarti Polri juga harus mampu mengatasi masalah-masalah masa kini (kontemporer) dan mengantisipasi tantangan-tantangan masa depan. Dengan demikian, perubahan merupakan keniscayaan, sejauh perubahan tersebut tidak berlebihan sehingga justru mengganggu dinamika dan kinerja Polri itu sendiri.

Selanjutnya sebagai bagian dari Polri, fungsi Polantas tidak dapat dipisahkan dari dinamika institusional secara keseluruhan. Sebagaimana halnya dengan Polri yang menjadi institusi induknya, Polantas juga mengalami perubahan-perubahan struktur, postur dan kultur. Kesemuanya itu dimaksudkan sebagai kapasitas antisipatif dalam meningkatkan profesionalisme, guna memberikan

perlindungan, pengayoman dan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat.

Tantangan dan ancaman yang dihadapi Polri ke depan jauh lebih berat dan lebih kompleks. Demikian halnya dengan masalah lalu lintas, dalam rangka mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas (*kamtibcar lantas*). Untuk menangani berbagai masalah *kamseltibcar lantas* tersebut diperlukan kehadiran Polantas yang profesional dengan kualifikasi dan kompetensi tinggi, memiliki keterampilan (*skillfull*), terpuji dan patuh hukum. Mereka diharapkan mampu secara tajam mengidentifikasi permasalahan dan potensi gangguan *kamtibcar lantas*, serta dapat merumuskan solusi dan antisipasi yang tepat.

Pada dasarnya lalu lintas merupakan suatu sistem yang merupakan aktivitas atau kegiatan yang berada dalam hubungan fungsional, atau saling mendukung, yang secara bersama-sama memproses masukan untuk dijadikan keluaran. Masalah lalu lintas bukan semata-mata tanggung jawab Polantas sendiri, tetapi merupakan hubungan fungsional, saling terkait dan bersama-sama antar *stakeholder*. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan menciptakan dan memelihara *kamtibcar lantas*, guna mendukung aktivitas dan produktivitas pemakai lalu lintas sehingga mendorong peningkatan kualitas hidup masyarakat.

Masyarakat mengharapkan adanya Polantas yang proaktif dan mampu memecahkan berbagai masalah yang terjadi. Polantas yang ideal harus berubah dari polisi yang antagonis, yaitu polisi yang tidak peka terhadap dinamika masalah dan menjalankan gaya pemolisian yang bertentangan dengan masyarakat, menjadi polisi yang protagonis, yaitu yang terbuka terhadap dinamika perubahan masyarakat dan bersedia mengakomodasi ke dalam tugas-tugasnya.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 2, berbunyi bahwa fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Selanjutnya, Pasal 4 berbunyi bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.

Dalam Pasal 5 berbunyi : 1) Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan,

pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri; 2) Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah Kepolisian Nasional yang merupakan satu kesatuan dalam melaksanakan peran sebagaimana dimaksud dalam ayat 1. Tugas Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia menurut Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 adalah :

1. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
2. Menegakkan hukum ; dan
3. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Di Kota Jambi kecelakaan lalu lintas selalu menimbulkan korban, hal ini dirasakan suatu yang lumrah bila cara masyarakat kita dalam berlalu lintas kurang disertai dengan kesadaran berlalu lintas yang baik dan benar.

Oleh karena itu, pengenalan dan pembelajaran sebagai upaya sosialisasi peraturan dan perundang-undangan mengenai lalu lintas oleh Kepolisian dalam hal ini Polisi Lalu Lintas (Polantas), sebagai unit khusus yang menangani persoalan lalu lintas, terus diupayakan. Selain juga sebagai upaya memperbaiki citra Kepolisian di tengah sorotan masyarakat terhadap institusi ini. Sosialisasi yang dijalankan hampir kepada seluruh tingkatan masyarakat. Mulai dari anak-anak TK hingga masyarakat umum. Pengenalan rambu-rambu, penggunaan helm dan fungsinya, serta tugas pokok

Polisi. Di beberapa Polda program ini dilakukan sebagai program tetap, dengan tujuan agar sejak dini anak-anak mengenal tugas dan fungsi Polisi Indonesia dalam menciptakan keamanan dan penegakan hukum.

Pada sisi lain, persoalan dalam pengelolaan lalu lintas (Lantas) dan khususnya rambu-rambu lalu lintas, meliputi perencanaan dan penempatan serta perawatan rambu-rambu tersebut berada di dalam pengelolaan dan pengawasan instansi-instansi Pemerintah, seperti Departemen Perhubungan, pembina jalan, pusat dan daerah. Peran dan fungsi instansi pemerintah tersebut tidak sepenuhnya diketahui oleh sebagian besar masyarakat, sehingga persoalan-persoalan lalu lintas dan angkutan jalan masih ditimpakan semua kepada aparat Kepolisian (Polantas).

Di satu sisi fenomena kemacetan dan padatnya volume kendaraan bermotor roda dua, roda empat atau lebih di Kota Jambi terus mengalami peningkatan. Kecenderungan tersebut, antara lain disebabkan oleh kurangnya sarana maupun rendahnya pelayanan sarana transportasi umum sehingga lebih mendorong kepada kepemilikan kendaraan pribadi. Hal tersebut telah menambah deretan panjang kendaraan di jalan raya, hingga ruas-ruas jalan pun padat oleh kendaraan, akibatnya kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas menjadi tak terelakan.

Sedangkan di sisi lain kepadatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagai pemicu atas pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, juga dikarenakan tidak signifikannya peningkatan sarana jalan dibandingkan peningkatan jumlah kendaraan. Sehingga bukan saja penambahan marka/rambu/*traffict lights* lalu-lintas yang harus dibenahi, tetapi peningkatan pembangunan prasarana jalan.

Dengan demikian, tingginya jumlah pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas merupakan fakta bahwa pengemudi belum menyadari keberadaan rambu itu sangat penting dan bermanfaat bagi kelancaran dan keselamatan selama berkendara. Para pengguna jalan tampak saling menyerobot dan mengabaikan rambu/lampu pengatur lalu lintas. Bahkan terkadang pengemudi nekad menerobos walau *traffic light* warna merah.

Selanjutnya kondisi itu masih diperparah lagi oleh arus pengemudi angkutan kota dan umum yang berhenti seenaknya tanpa memperdulikan marka/rambu-rambu lalu lintas maupun aturan lalu lintas. Ekses selanjutnya adalah menurunkan produktivitas kerja karena luapan emosional dan kelelahan dalam kemacetan dan antrian kendaraan yang berakibat ketika tiba di tempat kerja, juga berbagai aktivitas roda ekonomi lainnya terhambat pula oleh kesemrawutan kendaraan lalu lintas.

Hal mana fenomena tersebut menjadi lazim di Kota Jambi, yang menarik adalah bahwa para pengguna jalan akan tertib bila terlihat Polisi di ruas-ruas jalan. Dan seketika Polisi sudah meninggalkan tempat tersebut, para pengguna jalan kembali melanggar aturan lalu lintas. Gambaran tersebut memberikan penjelasan bahwa, *pertama*, sebagian besar pengguna jalan belum sadar akan pentingnya pengaturan lalu lintas, marka, rambu, *traffict light* dan penggunaan jalan yang sebagaimana mestinya demi kelancaran dan keselamatan jiwa.

Kedua, dalam kasus pelanggaran lalu lintas dari perspektif budaya hukum dapat kita cermati dari pergeseran nilai-nilai yang mungkin mereka anut, bahwa peraturan lalu lintas merupakan pencerminan dari hukum yang telah mengalami krisis kepercayaan. Hal itu karena mereka sering mengamati kasus-kasus pelanggaran hukum yang dilakukan oleh pejabat negara atau penegak hukum, serta ketidakadilan yang terus mendera rakyat kecil. Wujud ekstrem dari nilai-nilai tersebut, tampak dalam sikap-sikap mereka, diantaranya dalam hal ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas.

Ketiga, terdapatnya nilai-nilai kebebasan yang dianut, dimana nilai-nilai kebebasan cenderung mengingkari batas, *kebablasan*. Kebebasan dalam arti tanpa pengendalian, pengekangan serta bebas dari aturan-aturan dan norma-norma yang berlaku. Penggunaan hak tanpa dibarengi kewajiban

atau mengindahkan hak-hak orang lain. Menjadi ironi ketika jumlah pelanggar lalu lintas lebih banyak dilakukan oleh anak muda, kalangan pelajar, terkadang perilaku melanggar aturan menjadi kebanggaan.

Banyaknya pelanggaran lalu lintas menunjukkan bahwa masih tidak terkendalinya perilaku sebagian anggota masyarakat. Padahal keteraturan, ketertiban, kenyamanan, serta keseimbangan dalam kehidupan merupakan kebutuhan nurani siapa saja yang terwujud dalam bentuk keadilan.

Salah satu tuntutan keadilan tersebut ialah keseimbangan perhatian dan perlakuan kepada korban dan pembuat tindak pidana. Sistem hukum pidana yang berlaku sekarang, belum dapat memenuhi tuntutan keseimbangan tersebut, oleh karena itu perlu diadakan perubahan sistem.

Tuntutan keseimbangan perhatian dan perlakuan dalam penelitian ini ialah terhadap korban dan pembuat tindak pidana pada tindak pidana lalu lintas jalan yang berakibat korban mati atau luka berat. Restitusi yang pada kelahirannya merupakan hak korban dan keluarganya, kemudian diambil alih oleh negara, sehingga korban dan keluarganya tidak berhak lagi. Sejak pertengahan abad kedua puluh, restitusi diperjuangkan oleh para pembela nasib korban untuk dikembalikan oleh negara kepada korban atau keluarganya, karena restitusi sangat bermanfaat bagi korban atau keluarga korban terutama yang ekonominya lemah.

Restitusi dapat disejajarkan dengan reaksi adat baik yang berwujud material maupun immaterial, juga merupakan salah satu substansi viktimologi. Sebaliknya pertumbuhan proses perkembangan pidana penjara sangat pesat yang hasilnya terpancar pada pidana bersyarat yang sangat menguntungkan pembuat tindak pidana, namun merugikan korban atau keluarga korban.

Dengan demikian konsep integrasi restitusi dan pidana bersyarat pada tindak pidana lalu lintas jalan yang berakibat korban mati atau luka berat merupakan upaya teoritis untuk memecahkan tuntutan keseimbangan perhatian dan perlakuan kepada korban dan pembuat tindak pidana. Integrasi dalam pengertian saling syarat mensyaratkan. Integrasi antara restitusi dan pidana bersyarat menggunakan pendekatan integratif yaitu mengintegrasikan antara teori penologi yang berperikemanusiaan, teori pemulihan keseimbangan dan teori kausalitas langsung dan seketika.

Integrasi restitusi dan pidana bersyarat pada tindak pidana lalu lintas jalan yang berakibat korban mati atau luka berat adalah tepat, karena pembuat tindak pidana lalu lintas jalan tidak bermaksud jahat, walaupun banyak membawa korban nyawa, raga dan harta.

Lalu lintas di jalan adalah bagian dari aktivitas primer kehidupan masyarakat sehari-hari. Sebagian masyarakat melakukan kegiatan berlalu lintas untuk menuju ke tempat

beraktivitas seperti kantor, sekolah, pasar, obyek wisata dan sebagainya. Bahkan bagi sebagian masyarakat yang mengemudikan kendaraan, kegiatan berlalu lintas di jalan menjadi sangat pokok. Apapun perbedaannya, kedua kelompok masyarakat ini sama-sama melakukan aktivitas yang bertumpu di jalan.

Sebagai konsekuensi bertumpunya aneka ragam aktivitas berlalu lintas di jalan, maka muncul berbagai macam problem dengan tingkat kerumitan masing-masing. Semakin tinggi intensitas kegiatan masyarakat, semakin rumit pula problematika lalu lintas. Problematika tersebut semakin tinggi ketika aktivitas berlalu lintas menggunakan sarana berupa kendaraan bermesin dengan teknologi yang memberi dorongan kecepatan yang tinggi. Problematika itu antara lain menyangkut kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran hukum di jalan.

Masalah kecelakaan lalu lintas merupakan problem krusial yang tidak mudah diatasi. Seluruh negara di dunia memiliki problem yang hampir sama dalam hal kecelakaan lalu lintas. Setiap hari setidaknya 3.000 orang meninggal dan 50 juta orang mengalami luka-luka akibat kecelakaan lalu lintas. Dari jumlah tersebut, 85 persen terjadi di negara-negara dengan pendapatan rendah dan sedang, karena kurang memiliki infrastruktur yang memadai dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas juga

telah mengakibatkan sekitar 90 persen dari korban luka menderita cacat permanen (*disability adjusted life years*). Kondisi ini menjadi faktor penyebab ketidak-nyamanan dan ketidak-amanan orang dalam menggunakan fasilitas jalan untuk berlalu lintas.

Pada tanggal 14 April 2004, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) dan Bank Dunia (World Bank) mengeluarkan laporan penelitian *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Laporan ini menunjukkan adanya perhatian dari lembaga internasional. Namun demikian, kenyataan yang terjadi adalah angka kecelakaan cenderung meningkat dari tahun ke tahun.¹

Pada tahun 2005, hasil dari sebuah penelitian² menunjukkan sekitar 1,2 juta orang kehilangan nyawa akibat kecelakaan lalu lintas. Hal ini berarti meningkat sekitar 55 persen dibandingkan tahun 1999 dengan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas 880 ribu jiwa. Berdasarkan kecenderungan korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas tersebut, diperkirakan pada tahun 2009 jumlah korban meninggal bisa mencapai 1,3 sampai 1,4 juta jiwa.

Kecelakaan lalu lintas tidak saja berdampak buruk pada orang yang menjadi korban, tetapi juga menimbulkan eksekusi bagi keluarga korban. Dalam kecelakaan yang

¹Ditlantas Polri, *Pelayanan Profesional – Komitmen dan Pengabdian Polisi Lalu Lintas*, 2007, hal. 30.

²Ibid.

mengakibatkan cedera, baik ringan maupun berat, selain kerugian karena kehilangan waktu produktif, juga menjadi beban seperti besarnya biaya pengobatan yang harus dikeluarkan dan ditanggung keluarga. Untuk kecelakaan yang berakibat kematian, tidak jarang mengakibatkan kemiskinan mendadak bagi keluarga yang ditinggalkan, apalagi jika yang meninggal adalah anggota keluarga yang menjadi sumber pencari nafkah.

Profesionalisme Polantas ditunjukkan dalam kualitas kinerja yang sejalan dengan peran dan fungsi polisi dalam negara modern yang demokratis. Polisi menjalankan fungsi pelayanan keamanan kepada individu, komunitas, dan negara. Pelayanan keamanan tersebut bertujuan untuk mengurangi rasa ketakutan dan menjaga dari ancaman dan gangguan serta menjamin keamanan di lingkungannya secara berkesinambungan untuk meningkatkan kesejahteraan dan produktivitas pihak yang dilayani.

Salah satu upayanya adalah dengan meningkatkan kualitas sumberdaya manusia (SDM) Polantas sehingga dapat dijadikan unggulan dengan kinerja tinggi, serta membawa organisasi berkinerja tinggi (*high performance organization*). SDM yang unggul dan berkualitas tinggi dapat dilihat dari tiga aspek, yaitu (1) pengetahuan atau *knowledge*; (2) keterampilan atau *skill*; (3) sikap, perilaku, mental dan etika.

Ketiga aspek ini membentuk personel dengan kompetensi tinggi.

Dengan demikian kita semua percaya, bahwa setelah mengenali peta persoalan dan kendala-kendala yang berhasil, maupun kurang berhasil kita atasi pada masa sekarang, maka kita akan dapat membangun Polisi Lalu Lintas lebih profesional. Polisi Lalu Lintas yang profesional adalah yang mampu menjalankan tugas-tugas dan fungsi kepolisian di bidang lalu lintas. Polisi Lalu Lintas profesional, yang memenuhi harapan masyarakat pada umumnya dan *stakeholders* lalu lintas pada khususnya, sekaligus akan memberikan sumbangan bagi profesionalisme Polri.

B. Penegakan Hukum

Tindak pidana lalu lintas adalah merupakan salah satu bagian dari bermacam-macam bentuk tindak pidana yang terjadi dalam masyarakat.

Disadari atau tidak tindak pidana lalu lintas jalan raya adalah suatu hal yang sering terjadi, akan tetapi kadang kala bukan dianggap sebagai suatu tindak pidana, melainkan suatu hal yang biasa terjadi dalam berlalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian penulis tentang tindak pidana lalu lintas jalan raya sampai saat ini masih merupakan kejahatan yang kadang kala disembunyikan. Ketika masyarakat menyadari bahwa telah terjadi tindak pidana lalu

lintas itu dianggap sebagai suatu persoalan biasa yang dihadapi dan tidak perlu dipermasalahkan.

Di Kota Jambi kecelakaan lalu lintas selalu menimbulkan korban, hal ini dirasakan suatu yang lumrah bila cara masyarakat kita dalam berlalu lintas kurang disertai dengan kesadaran berlalu lintas yang baik dan benar. Kesadaran yang terlambat sangat berpengaruh terhadap korban maupun terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas. Pengaruhnya terhadap korban adalah hilangnya rasa aman pada diri sendiri, sehingga korban terus menerus berada dalam rasa ketakutan. Bila seorang korban hidup dalam kecemasan, ketakutan dan ketidakberdayaan, ia akan menjadi sangat sensitif, sangat emosional dan tentu saja tidak dapat memberikan reaksi positif pula. Selain itu seorang korban akan kehilangan pula kepercayaan terhadap lembaga penegak hukum. Demikian pula sebaliknya jika tidak ada yang mencegah atau menyelesaikan tindak pidana tersebut, maka pelaku akan terus melakukan tindak pidana.

Di satu sisi terhadap korban tindak pidana lalu lintas ini perlu diberikan pengertian dan kesadaran bahwa ia telah mengalami kecelakaan dan untuk itu perlu diselesaikan secara hukum, tetapi kadang kala mereka menyelesaikan kasus tersebut secara kekeluargaan saja. Di sisi lain korban atau keluarganya tidak perlu takut karena ada sejumlah

peraturan yang mengatur masalah tersebut dan untuk itu perlu adanya penegakan hukum.

Penegakan hukum merupakan implementasi dari kebijakan kriminal (*criminal policy*) dengan menggunakan sarana penal (*penal policy*), yang dilakukan melalui mekanisme sistem peradilan pidana (*criminal justice sistem*). Mengenai tahapan dalam sistem peradilan pidana, termasuk dalam kasus tindak pidana lalu lintas. Dari tabel di atas terlihat bahwa selama kurun waktu 4 tahun terakhir kasus tindak pidana lalu lintas meningkat dimana semenjak Tahun 2007 – 2009 telah terjadi kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 257 kasus dengan korban kecelakaan lalu lintas sebanyak 152 orang, walaupun kenyataannya kasus tersebut hanya sebagian kecil saja yang dilaporkan ke kepolisian, karena sebagian besar kasusnya diselesaikan melalui jalur non penal dan ada juga yang dicabut lagi pengaduannya.

Penegakan hukum dalam masyarakat modern tidak saja diartikan dalam arti sempit tetapi juga dalam arti luas, seperti di Indonesia penegakan hukum dikaitkan dengan unsur manusia dan lingkungan sosialnya.³ Usaha penegakan hukum dilaksanakan sejalan dengan prinsip negara kita, negara hukum berdasarkan Pancasila. Tegaknya hukum merupakan suatu prasyarat bagi sebuah negara hukum,

³Bambang Poernomo, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Universitas Jayabaya, 2001, hal. 3.

penegakan hukum selalu melibatkan manusia-manusia di dalamnya dan dengan demikian akan melibatkan tingkah laku manusia juga.

Tingkah laku manusia dalam masyarakat tidaklah bersifat tidak teratur, melainkan didisiplinkan oleh jaringan kaidah-kaidah yang terdapat di dalam masyarakat. Kaidah-kaidah ini merupakan suatu rambu-rambu yang mengikat dan membatasi tingkah laku orang di dalam masyarakat termasuk di dalamnya para pejabat penegak hukum.

Barda Nawawi Arief yang mengatakan bahwa :

Usaha penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana pada hakikatnya juga merupakan bagian dari usaha penegakan hukum (khususnya penegakan hukum pidana), sering pula dikatakan bahwa politik atau kebijakan hukum pidana merupakan bagian pula dari kebijakan penegakan hukum (*law enforcement policy*).⁴

Penegakan hukum ini dapat dilakukan secara penal dan non penal. Upaya penegakan hukum lewat jalur penal lebih menitik beratkan pada sifat refresive (penindasan/pemberantasan/penumpasan) sesudah kejahatan terjadi, sedangkan jalur non penal lebih menitik beratkan pada sifat preventive (penegakan/penangkalan/pengendalian) sebelum kejahatan terjadi. Pada dasarnya penegakan hukum merupakan implementasi dari kebijakan kriminal (*criminal policy*) dengan menggunakan kebijakan pidana yang

⁴Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Abadi, Jakarta, 1996, hal. 29.

dilakukan melalui mekanisme sistem peradilan pidana (*criminal justice system*).

Sebagaimana telah diuraikan pada bagian sebelumnya, bahwa di Kota Jambi didapati sejumlah tindak pidana lalu lintas jalan raya. Di sisi lain juga telah terdapat sejumlah aturan yang mengatur masalah tersebut. Meskipun demikian aturan saja tidaklah cukup untuk menjamin bahwa tindak pidana lalu lintas tidak akan terjadi. Langkah penting selanjutnya yang harus dilakukan adalah menegakkan aturan itu bagi para pelaku tindak pidana lalu lintas yang terjadi.

Mengenai pencabutan pengaduan kasus tersebut menurut pendapat Kasat Lantas Poltabes Jambi menyatakan :

Pada dasarnya pencabutan pengaduan didasarkan pada berbagai pertimbangan dengan terlebih dahulu dimusyawarahkan antara kedua belah pihak dan didamaikan, serta didasarkan pada perasaan penyesalan karena pada waktu itu didorong oleh rasa emosional yang tak terkendalikan.⁵

Terhadap kasus yang dilaporkan dan tidak dicabut pada penyidikan dilakukan pemeriksaan untuk mengumpulkan bukti-bukti dan dengan bukti tersebut dapat diduga kuat siapa pelakunya. Selanjutnya berkas perkara penyidikan dilimpahkan kepada kejaksaan setelah kejaksaan

⁵Wawancara Pribadi Dengan Bapak Kasat Lantas, Poltabes Jambi, Tanggal 4 Januari 2010.

menerima pelimpahan berkas perkara dari kepolisian, dilakukan pra penuntutan.

Putusan yang dijatuhkan pada setiap kasus didasarkan pada pertimbangan lingkungan keluarga, lingkungan tempat tinggal, karakter, apakah pernah dihukum, apakah antara pelaku dengan korban ada penyelesaian secara kekeluargaan, dari semua fakta yang ada dikaitkan pada keyakinan hakim atau kesemuanya dikembalikan pada hati nurani hakim.⁶

Kenyataan bahwa terhadap perbuatan yang sama dan yang diatur oleh pasal yang sama terdapat perbedaan dalam penjatuhan pidana oleh hakim.

Gambaran di atas menunjukkan kepada kita, bahwa ada kecenderungan, bahwa Jaksa Penuntut Umum selalu menuntut lebih ringan dari ancaman yang tersedia dalam pasal KUHP, kemudian dalam putusannya hakim menjatuhkan pidana cenderung lebih ringan dari tuntutan yang diajukan oleh Jaksa Penuntut Umum. Berkas putusan hakim yang dipelajari, tidak satupun jaksa menuntut secara maksimal sesuai dengan ancaman. Begitu juga halnya dengan hakim, tidak ada satupun putusan hakim yang melebihi tuntutan jaksa. Pada umumnya putusan hakim lebih ringan dari tuntutan jaksa.

⁶Wawancara Pribadi Dengan Bapak Muchtar Agus Cholief, Hakim PN Jambi, Tanggal 10 Agustus 2010.

Berkaitan dengan penilaian masyarakat, bahwa pidana yang dijatuhkan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas relatif ringan, dari data di atas rata-rata pidana yang dijatuhkan jauh di bawah ancaman maksimal maupun tuntutan jaksa. Penilaian masyarakat tentang ketidak puasan dalam pemberian sanksi terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas berkembang keseluruh lapisan masyarakat, sehingga masyarakat khususnya korban maupun pelaku lebih memilih jalur lain, dengan menyelesaikan secara kekeluargaan yang mereka anggap lebih dirasakan adil. Adakalanya juga penyelesaian kasus ini dilakukan secara kekeluargaan, misalnya pada kasus tindak pidana lalu lintas.

Sebagai contoh : kasus tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia berdasarkan B.A.P. Kepolisian No. Pol. BP/02/11/2010/Lantas.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada hari Minggu tanggal 24 Januari 2010 sekira pukul 19.00 wib bertempat di jalan umum Pattimura di dekat Lorong Langgar Kecamatan Telanaipura Kota Jambi antara mobil angkot warna kuning BH 1213 AU yang dikemudikan oleh Gani Caniago telah menabrak seorang laki-laki pejalan kaki bernama Samlan.

Asal mula kejadian kecelakaan lalu lintas tersebut yaitu sewaktu mobil angkot warna kuning BH 1213 AU yang dikemudikan Gani Caniago datang dari arah tugu juang menuju arah Simpang Nusa Indah dengan melintasi jalan

umum Patimura, pada saat melintas di dekat Lorong Langgar ada seorang pejalan kaki menyebrang jalan yang datang dari depan studio photo menuju Masjid Al-Ikhlas atau datang dari arah kiri menuju ke kanan jalan dari arah tempuh mobil angkot warna kuning BH 1213 AU, pengemudi mobil angkot kuning BH 1213 AU baru melihat pejalan kaki tersebut sudah ada di tengah jalur jalan setelah lebih kurang berjarak 1 (satu) meter sehingga pengemudi mobil angkot kuning BH 1213 AU terkejut dan spontan mengerem mendadak juga membuang setir ke arah kiri namun tabrakan tidak terhindarkan, sehingga bodi depan sebelah kanan mobil angkot kuning menabrak pejalan kaki tersebut yang kemudian pejalan kaki terpental lebih kurang 2 (dua) meter dan jatuh tergeletak di tengah jalur jalan sedangkan mobil angkot kuning BH 1213 AU yang dikemudikan Gani Caniago sempat berhenti sesaat di jalur kiri dan kemudian berjalan lagi ke depan yang kemudian berputar arah dan berhenti pada jalur jalan sebelah kanan dari arah tempuh sebelumnya pada jarak lebih kurang 25 (dua puluh lima) meter dari titik tabrak. Setelah kejadian tersebut pejalan kaki langsung dibantu dan diangkat oleh masyarakat ke pinggir jalan di depan Masjid Al Ikhlas dan diketahui mengalami luka lecet di kening, luka lecet pada tangan kiri, cidera berat pada bagian kepala serta tidak sadarkan diri lalu kemudian oleh dua orang warga sekitar dibawa ke Rumah Sakit Umum Raden Mattaher Jambi

karena ruang ICU penuh maka korban dibawa ke Rumah Sakit Asia Medika namun kemudian dibawa kembali ke Rumah Sakit Umum Raden Mattaher Jambi karena sudah ada tempat di ruang ICU, yang selanjutnya korban dirawat inap di ruang ICU Rumah Sakit Raden Mattaher Jambi selama lebih kurang 4 (empat) hari. Pada hari Kamis tanggal 28 (dua puluh delapan) Januari dua ribu sepuluh atas permintaan keluarga korban, korban yang bernama Samlan dibawa pulang ke rumah orang tuanya, namun kemudian korban meninggal dunia di rumah orang tuanya pada hari Kamis tanggal 28 (dua puluh delapan) Januari dua ribu sepuluh.

Untuk kasus di atas berdasarkan penelitian penulis diselesaikan secara damai dihadapan keluarga, tua tengganai, pemuka masyarakat RT. 09 Kelurahan Simpang IV Sipin.

Selanjutnya ada juga kasus tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia yang diselesaikan melalui jalur hukum tapi diadakan juga perdamaian.

Contohnya di bawah ini :

Kasus tindak pidana berdasarkan B.A.P. Kepolisian No. Pol : BP/12/XI/2009/Lantas.

Pada hari Kamis tanggal 20 Agustus 2009 sekira jam 15.30 wib di Jalan Sukarno Hatta Simpang Tiga Depan Bandara Sultan Thaha Jambi, Kota Jambi, telah terjadi kecelakaan lalu lintas antara mobil angkot warna merah BH

1198 AU yang dikemudikan oleh Sopian umur 24 tahun dengan SPM Suzuki Skywave BH 2563 MM yang dikemudikan oleh Agus Riyanto umur 29 tahun dengan penumpang Tasiman umur 37 tahun. Kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi akibat dari kelalaian pengemudi mobil angkot BH 1198 AU yang mana pada saat kejadian datang dari arah Chandra sesampainya di persimpangan tiga depan Bandara Sultan Thaha Jambi hendak berbelok kearah kanan menuju arah simpang Tugu Adipura dan pada saat menyeberang jalan tidak memperhatikan datangnya SPM Suzuki Skywave BH 2563 MM mengakibatkan kecelakaan lalu lintas tersebut.

Akibat dari kecelakaan lalu lintas tersebut pengemudi SPM Suzuki Skywave BH 2563 MM atas nama Agus Riyanto meninggal dunia sesaat setelah dirawat di rumah sakit sedangkan penumpang sepeda motor tersebut atas nama Tasman mengalami luka-luka. Pengemudi mobil angkot warna merah BH 1198 AU atas nama Sopian Bin Partono karena kelalaiannya disangka. Juga kasus ini telah diadakan perdamaian antara pihak di kantor polisi. Sebagaimana pada konteks di bawah ini.

C. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Dalam melakukan penegakan hukum, ada tiga unsur yang selalu harus diperhatikan, yaitu : a) kepastian hukum bahwa terhadap pelanggar benar-benar ditindak, b)

kemanfaatan, dari tindakan penegakan hukum yang dilakukan dapat memberikan efek prevensi, dan c) keadilan, apabila dari sisi korban masyarakat dan pelaku merasakan adanya kesebandingan antara perbuatan dan konsekuensi yang diterima oleh pelaku dan korban.

Dilihat dari ketiga prinsip dalam penegakan hukum tersebut, penegakan hukum terhadap tindak pidana lalu lintas jalan raya boleh dikatakan masih jauh dari yang diharapkan. Terbukti dari data yang telah dipaparkan pada bagian sebelumnya, yang intinya bahwa dari sisi kepastian hukum tingkat pengungkapan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas masih sangat rendah. Sementara dari sisi kemanfaatan, tidak banyak efek *prevensi* dari penegakan hukum yang dilakukan selama ini. Buktinya di tengah-tengah masyarakat masih saja banyak terjadi berbagai bentuk tindak pidana lalu lintas jalan raya. Sedangkan dari sisi keadilan (kesebandingan) juga masih belum banyak dirasakan adanya putusan hakim terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas dirasakan sebagai perwujudan rasa keadilan, baik bagi korban maupun bagi masyarakat umum.

Sehubungan dengan penegakan hukum ini, Soerjono Soekanto menyatakan bahwa masalah pokok dalam penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhi. Faktor-faktor tersebut yaitu : a) faktor perundang-undangan, b) faktor penegak hukum, c) faktor

fasilitas penegakan hukum, d) faktor masyarakat, dan e) faktor budaya.⁷

a. Faktor Perundang-undangan

Mengenai peraturan, dari beragam jenis tindak pidana lalu lintas sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, jika disimak dalam KUHP, ternyata telah didapati pengaturannya, sebagaimana diatur dalam :

Pasal 359 :

Menyebutkan barang siapa karena kekhilafannya menyebabkan orang mati, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun atau pidana kurungan selama-lamanya satu tahun.

Pasal 360 ayat 1:

Menyebutkan barang siapa karena kekhilafannya menyebabkan orang luka berat dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun atau pidana kurungan selama-lamanya satu tahun.

Pasal 360 ayat 2:

Menyatakan barang siapa karena kekhilafannya menyebabkan orang luka sedemikian rupa sehingga orang itu menjadi sakit sementara atau tidak dapat menjalankan jabatan atau pekerjaannya sementara dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan bulan atau dipidana dengan pidana kurungan selama-lamanya enam bulan atau pidana denda setinggi-tingginya empat ribu lima ratus rupiah.

Pasal 361:

Jika kejahatan yang dituangkan dalam bab ini dilakukan dalam menjalankan sesuatu jabatan atau pekerjaan, maka pidana itu boleh ditambah sepertiganya, dan dapat dijatuhkan pencabutan hak

⁷Soerjono Soekanto, *Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*. Penerbit Alumni Bandung, 1983, hal. 130.

melakukan pekerjaan, yang dipergunakan untuk menjalankan kejahatan itu, dan hakim dapat memerintahkan pengumuman putusannya.

Sejumlah ketentuan yang menyangkut tindak pidana lalu lintas secara normatif masih ditemui kelemahan-kelemahan. *Pertama*, kecuali pasal tentang tindak pidana lalu lintas semuanya bersifat interpretatif, sehingga dapat mengakibatkan disparitas dalam penerapannya. *Kedua*, sanksi pidana yang diancamkan kurang berat sehingga dianggap tidak responsif terhadap reaksi masyarakat terhadap tindak pidana lalu lintas.

Berkaitan dengan masalah rendahnya pidana yang dijatuhkan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas secara normatif dapat dijelaskan, bahwa pertama, berkaitan dengan maksimal pidana yang diancamkan memang relatif rendah. Mulai dari satu tahun sampai dengan lima tahun. Apalagi terhadap pidana alternatif berupa denda, nominalnya jauh lebih rendah dengan perkembangan nilai mata uang untuk kondisi sekarang.

Kedua, dilihat dari konstruksi pasal dan sistem pengancaman. Seperti dimaklumi bersama, sampai saat ini landasan hukum dalam menjaring pelaku tindak pidana lalu lintas masih tergantung dengan KUHP warisan Pemerintah Kolonial Belanda, yang berlaku sejak tahun 1918. Dalam KUHP ini sistem pengancaman pidana yang digunakan adalah *General Straft* maksimal selama 20 tahun, *general*

straf minimal selama satu hari, dan *special straf* maksimal sesuai dengan masing-masing jenis tindak pidana. Tanpa dilengkapi dengan *special straf* minimal. Dengan sistem yang semacam itu maka hakim diberi kebebasan untuk menjatuhkan pidana serendah mungkin, asal tidak kurang dari satu hari. Konsekuensi pertama hakim bebas menjatuhkan pidana yang sangat ringan. Kedua, terjadi disparitas yang tajam dalam kasus sejenis.

a. Penegak Hukum

Faktor yang tidak kalah pentingnya dalam soal penegakan hukum terhadap kasus-kasus tindak pidana lalu lintas adalah menyangkut kecukupan kualitas dan kuantitas penegak hukum, mulai dari Polisi, Jaksa dan Hakim termasuk juga petugas pelaksana putusan hakim.

Mengenai keberadaan Polisi pada Poltabes Jambi yang tercatat pada tahun 2009 adalah berjumlah 91 orang dari jumlah tersebut 85 orang laki-laki dan sisanya 6 orang perempuan. Sedangkan yang menyandang tugas khusus berkaitan dengan penyidikan adalah seperti terlihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Jumlah Penyidik Polri Pada Poltabes Jambi Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2009.

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1.	Laki-laki	42
2.	Perempuan	1
J u m l a h		43

Sumber : Poltabes Kota Jambi Tahun 2009.

Dari jumlah tersebut, jumlah Penyidik Polri perempuan masih terlalu sedikit. Padahal dalam hal kasus tindak pidana lalu lintas, secara psikologis perempuan sebagai korban tindak pidana lalu lintas akan lebih terbuka untuk melaporkan atau mengadukan apa yang telah dialami pada sesama jenis kelaminnya, dibanding dengan jika harus melapor dengan polisi laki-laki. Di samping stereotipe yang sudah tertanam dalam pandangan masyarakat pelayanan yang tidak ramah dari polisi, ditambah lagi harus berhadapan dengan polisi laki-laki, maka sudah dapat diduga bahwa keengganan untuk melapor bagi korban tindak pidana lalu lintas menjadi lebih tinggi lagi. Meskipun saat ini sebenarnya kepolisian untuk kasus-kasus tertentu seperti tindak pidana lalu lintas telah ada unit khusus untuk menanganinya, tapi ternyata belum cukup banyak dimengerti oleh masyarakat luas.

Tabel 2. Jumlah Jaksa Penuntut Umum Pada Kejaksaan Negeri Jambi Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2009.

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1.	Laki-laki	11
2.	Perempuan	7
J u m l a h		18

Sumber : Kejaksaan Negeri Jambi, 2009.

Di banding dengan Penyidik Polri, dilihat dari prosentase keterwakilan perempuan, pada institusi Kejaksaan

Negeri Jambi jumlah perempuan lebih tinggi persentasenya. Dari sisi ini memang dapat diharapkan aspirasinya dalam menangkap dan memperjuangkan aspirasi kaumnya dalam soal penegakan hukum dalam tindak pidana lalu lintas. Namun dalam kenyataannya belum tentu demikian.

Berbeda dengan jaksa, jumlah hakim perempuan di Pengadilan Negeri Jambi ternyata persentasenya cukup rendah. Hal ini terlihat dari tabel berikut :

Tabel 3. Jumlah Hakim Pada Pengadilan Negeri Jambi Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2009.

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1.	Laki-laki	8
2.	Perempuan	2
J u m l a h		10

Berbeda dengan kepolisian, dengan problem utama yang dihadapi adalah mengungkap terjadinya tindak pidana lalu lintas yang selama ini masih rendah, pada kejaksaan dan pengadilan problemnya adalah menyangkut tuntutan rasa keadilan masyarakat yang belum merasa puas dengan tuntutan dan putusan yang dijatuhkan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas selama ini.

Ada dugaan selama ini bahwa jaksa dan hakim perempuan akan menuntut dan menjatuhkan pidana yang lebih tinggi terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas. Anggapan semacam ini tidak seluruhnya salah, namun dalam

pelaksanaan tugas mereka tetap dibatasi sikap obyektif dari fakta-fakta yang terungkap di sidang di pengadilan. Bagi hakim dalam hal ini masih harus ditambah lagi hasil musyawarah dengan Majelis Hakim, yang dengan kondisi seperti digambarkan dalam tabel 5, maka anggotanya sudah barang tentu selalu lebih besar laki-laki dibanding dengan hakim perempuan. Begitu juga dengan jaksa, mereka juga bekerja dalam sebuah tim, yang anggotanya selalu dari jenis kelamin perempuan, sehingga praktis identitas jender dari jaksa dan hakim sebenarnya sangat kecil sekali untuk dapat berperan dalam menentukan berat ringannya tuntutan atau putusan kepada terdakwa pelaku tindak pidana lalu lintas. Sikap obyektivitas dalam lingkup hukum serta lingkungan majelis atau timlah yang lebih diutamakan.

a. Fasilitas Penegakan Hukum

Fasilitas yang dibutuhkan bagi penegakan hukum pada kasus tindak pidana lalu lintas tidaklah berbeda dengan kasus-kasus lainnya misalnya 2 buah komputer, 3 buah mesin tik, 2 buah motor dan 1 buah mobil patroli. Dari sisi fasilitas penegakan hukum terhadap kasus tindak pidana lalu lintas, boleh dibilang dari kondisi obyek fasilitas yang dimiliki oleh seluruh komponen sistem peradilan pidana dari sisi standar adalah telah memenuhi bagi berjalannya penegakan hukum. Kalaupun ada keterbatasan itu hanya ditemui pada institusi kepolisian, karena pada tahap penyidikan diperlukan

pekerjaan yang relatif membutuhkan aktifitas lebih intens. Apalagi jika pelakunya masih belum diketemukan. Tentunya biaya-biaya yang dibutuhkan jauh lebih besar lagi. Sementara selama ini keluhan yang kelihatannya klasik adalah selalu kurangnya dana maupun sarana, sebagaimana dikeluhkan oleh setiap responden dari unsur penyidik.

Fasilitas lain yang dituntut adalah adanya laboratorium kriminal (Labokrim). Untuk inipun di Poltabes Kota Jambi masih belum memiliki. Padahal pembuktian terhadap terjadinya tindak pidana lalu lintas misalnya butuh waktu yang cepat dan akurat, sehingga dalam prakteknya selama ini berkoordinasi dengan pihak rumah sakit maupun Laboratorium Kriminal di daerah lain.

Meskipun demikian ada langkah kemajuan yang telah dilakukan oleh kepolisian, yaitu adanya fasilitas pelayanan khusus bagi pelapor atau korban tindak pidana lalu lintas, sayangnya belum memasyarakat.

b. Masyarakat

Kejahatan timbul dan berkembang dalam masyarakat, masyarakat itu sendirilah yang menjadi pelaku dan korbannya sekaligus, oleh karena itu dalam penegakan hukum masyarakat memiliki peran penting, peran tersebut diantaranya adalah bertindak sebagai saksi dan pelapor.

Dalam menanggapi kasus-kasus tindak pidana lalu lintas, pada umumnya masyarakat menunjukkan reaksi yang

keras. Terlihat dari berbagai pernyataan kelompok masyarakat, terutama adalah para korban dan keluarganya yang menyerukan agar dalam kasus-kasus tindak pidana lalu lintas pelakunya dijatuhi hukuman yang berat, namun dalam soal partisipasinya dalam penegakan hukum terlihat masih rendah.

Keengganan untuk melapor sebenarnya tidak saja pada masyarakat umum, tapi bagi anggota masyarakat yang menjadi korban maupun keluarganya juga enggan untuk melapor. Menurut M. Amin bahwa : Terungkapnya kasus-kasus tindak pidana lalu lintas biasanya dilaporkan ketika :

Pertama, akibat dari kejahatan tersebut begitu serius.

Kedua, tindak pidana lalu lintas yang dilakukan bersamaan dengan kejahatan lainnya, dalam kasus semacam ini bukan target utama tapi jenis kejahatan lainnya.

Ketiga, tindak pidana lalu lintas tersebut keburu diketahui masyarakat luas atau malah cukup menggemparkan masyarakat, sehingga korban atau keluarganya tidak ada pilihan lain kecuali melaporkan kejadian tersebut.⁸

Uraian di atas kelihatannya dalam kasus tindak pidana lalu lintas partisipasi masyarakat tidak spontan seperti dalam tindak pidana pencurian, tapi lebih mempertimbangkan korban dan keluarganya, oleh karena itu ketika korban

⁸Wawancara Dengan M. Amin, Advokat Jambi, Tanggal 12 Agustus 2010.

menutup-nutupi perkaranya maka tidak dapat diharapkan partisipasi masyarakat untuk mengungkapkan kejadian yang sebelumnya.

c. Budaya

Pada dasarnya masyarakat Kota Jambi dalam menyelesaikan tindak pidana lalu lintas lebih banyak dengan cara damai (*non penal*) terutama tindak pidana yang sifatnya ringan (*tipiring*) tapi jika tindak pidana itu banyak merugikan materi dan menyebabkan korban meninggal dunia, biasanya berdasarkan penelitian penulis diselesaikan melalui jalur hukum.

Secara sistematis budaya hukum merupakan elemen dari suatu sistem hukum. Lawrence M. Friedman membagi elemen sistem hukum atas tiga, yaitu struktur, substansi dan budaya hukum.⁹

Struktur meliputi badan, kerangka kerja, bentuk sistem hukum yang bertahan lama dan yurisdiksi. Substansi meliputi norma-norma yang dapat digunakan oleh lembaga-lembaga, kenyataan, pola tingkah laku yang dapat diobservasi, sedang budaya hukum meliputi ide, sikap, kepercayaan dan pendapat terhadap hukum.

Kerangka pemikiran tersebut, maka penegakan hukum terhadap tindak pidana lalu lintas juga tidak akan

⁹Lawrence M. Friedman, *Filsafat dan Teori Hukum*, PT. Aneka Cipta, Jakarta, hal. 17.

terlepas dari pengaruh yang kuat dari budaya masyarakat yang berkenaan dengan masalah tersebut.

Pada masyarakat di Kota Jambi, masih dengan kuatnya dipegang nilai-nilai "*budaya tabu*" dan "*budaya malu*" serta "*kesakralan hubungan kekeluargaan*", sehingga menimbulkan bias dalam kedudukan di masyarakat. Dalam taraf yang paling ekstrim imbas dari budaya semacam ini adalah munculnya anggapan bahwa korban memang mempunyai kedudukan yang lemah di mata hukum, sehingga dijadikan alasan pemuat dan pembenar bagi pelaku apalagi setelah diberikan restitusi.

Eksistensi "*budaya tabu*" dan "*budaya malu*" serta "*kesakralan hubungan kekeluargaan*", di satu sisi merupakan nilai budaya yang positif, karena dengan demikian penghormatan terhadap hubungan keluarga dijunjung tinggi, sehingga orang tidak sembarangan (serba bebas) dalam soal yang satu ini. Namun di sisi lain, dalam soal-soal tindak pidana lalu lintas dapat menjadi bumerang. Karena dengan nilai budaya tersebut, terjadinya tindak pidana lalu lintas menjadi aib, tidak saja bagi korban langsung, tapi secara tidak langsung juga bagi keluarganya. Akibatnya ada kecenderungan bagi pelaku, korban dan keluarganya untuk menutup rapat-rapat derita yang dialaminya, demi menutup aib. Karena dengan diketahuinya aib tersebut oleh masyarakat luas, pelaku korban dan keluarganya justru akan

lebih menderita lagi, sehingga dapat menjadi korban dua kali (*multiple victim*). Lebih lagi bagi korban dan pelaku yang masih ada hubungan keluarga, karena aib tersebut dapat mempengaruhi perjalanan hidup korban selanjutnya.

Berbagai sumber yang digali, faktor budaya sebagaimana dijelaskan di atas kelihatannya menjadi faktor penghambat masuknya laporan kejadian tindak pidana lalu lintas pada instansi kepolisian, sehingga menambah daftar jumlah kejahatan yang tidak dilaporkan (*dark number*) dalam statistik kriminal.

Adapun “*budaya keluarga*” terhadap penegakan hukum, pengaruhnya lebih kepada motivasi dilakukannya perdamaian dan tahapan akhir dari penegakan hukum, yaitu pada fase penyelesaian. Karena nilai budaya yang kental akan sulit hanya dirubah dengan menjatuhi pidana, tanpa merubah nilai dan struktur budaya masyarakat itu sendiri. Konsekuensinya efek penjeraan dan perbaikan dari pembedaan yang dilakukan menjadi kurang atau dalam kasus-kasus tertentu malah tidak ada sama sekali.

Rendahnya tingkat pengungkapan perkara tindak pidana lalu lintas disebabkan oleh faktor yang cukup kompleks, yang terdiri dari : a) aturan yang belum tegas meliputi seluruh aspek dari bentuk-bentuk tindak pidana lalu lintas yang terjadi dalam masyarakat, b) keterbatasan jumlah penyidik khususnya yang berjenis kelamin perempuan dalam

mengungkapkan kasus tindak pidana lalu lintas, c) fasilitas yang terbatas untuk mendukung optimalisasi tugas-tugas kepolisian, baik yang menyangkut peralatan maupun dana, d) partisipasi masyarakat yang masih rendah karena pandangan stereotip terhadap aparat penegak hukum, khususnya kepolisian dan kaitannya juga dengan e) pandangan dan nilai-nilai budaya tabu dalam persoalan penyelesaian tindak pidana lalu lintas di masyarakat, sehingga memandang persoalan tindak pidana lalu lintas juga bagian dari wilayah domestik.

D. Daftar Pustaka

- Ansyari Iman, Tanpa Tahun, *Patologi Sosial*, Usaha Nasional, Surabaya.
- Benmelen Van, J.M., *Hukum Pidana 1, Hukum Pidana Materiil Bagian Umum*, Terjemahan oleh Hasnan, Penerbit : Edisi Indonesia, Bina Cipta, Bandung, 1984.
- Harkristuti, *Indikator-indikator Pengukuran Perkembangan Kejahatan di Indonesia*, Makalah Disampaikan pada Seminar Kriminologi VI “National Trends In Crime”, atas kerjasama antara FH. UNDIP dengan ASPEHUPIKI dan Program Kerjasama Hukum Indonesia Belanda di Semarang tanggal 16-18 September 1991.
- Kardjo, J., *Tuntutan Ganti Rugi*, Cetakan Pertama, Penerbit Eko Jaya CV, Jakarta, 1985.
- Karjadi, M., *Perundang-undangan Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan Raya Dengan Komentar Secara Tanya Jawab*, Cetakan Keempat, Politeia, Bogor, 1984.