

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP UPAYA PENANGGULANGAN
TINDAK PIDANA LALU LINTAS TABRAK LARI DIWILAYAH
HUKUM POLRES ROKAN HULU**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Hukum (S1)**



OLEH :

DESMI JEPRI
171010449

PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Desmi Jepri
NPM : 171010449
Tempat/Tanggal Lahir : Sukadamai, 05 Desember 1997
Program Studi : Ilmu Hukum
Alamat : Jl. Rajawali Sakti
Judul Skripsi : Tinjauan Kriminologi Terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Tabrak Lari Diwilayah Hukum Polres Rokan Hulu

Dengan ini menyatakan bahwa Skripsi ini merupakan hasil karya saya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain serta sepengetahuan saya Skripsi ini belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti Skripsi ini merupakan hasil karya orang lain, atau hasil mencontek Skripsi/ karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S.H) yang telah saya peroleh dibatalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 10 Maret 2022

Yang menyatakan,



(Desmi Jepri)

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :



Sertifikat

ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

Desmi Jepri

174010449

Dengan Judul :

Tinjauan Kriminologi Terhadap Upaya Penanggulangan Tidak Pidana Tabrak Lari Diwilayah Hukum Polres Rokan Hulu

Telah Lolos Similarity Sebesar Maksimal 30%

Pekanbaru, 07 Maret 2022

Prodi Ilmu Hukum



Harvia Santri

Harvia Santri, S.H., M.H.

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU



KAN

FS 671471



No. Reg : 1023/III/UPM FH UIR 2021

PaperID : 1778323782/27 %



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834, 721 27

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO:2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Telah Dilaksanakan Bimbingan Skripsi Terhadap:

Nama : DESMI JEPRI
NPM : 171010429
Program Studi : Ilmu Hukum
Pembimbing : Dr. M. Musa, S.H., M.H
Judul Skripsi : Tinjauan Kriminologi Terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana
Lalu Lintas Tabrak Lari Diwilayah Hukum Polres Rokan Hulu

Dengan perincian sebagai berikut:

Tanggal	Berita Acara Bimbingan	Paraf Pembimbing
05-09-2021	- Perbaiki hal yang mendasar dari catatan pinggir	
16-09-2021	- Perbaiki bab 1 dan bab 2 - Perbaiki Sistematika Penulisan	
20-10-2021	- Perbaiki bab 2 - Tambahkan literature buku dan jurnal	
21-10-2021	- Lanjutkan Cover, Kata Pengantar dan Daftar Isi	
01-11-2021	- Acc Pembimbing	

Pekanbaru, November 2021
Mengetahui
a.n Dekan



Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H
Wakil Dekan I Bidang Akademik

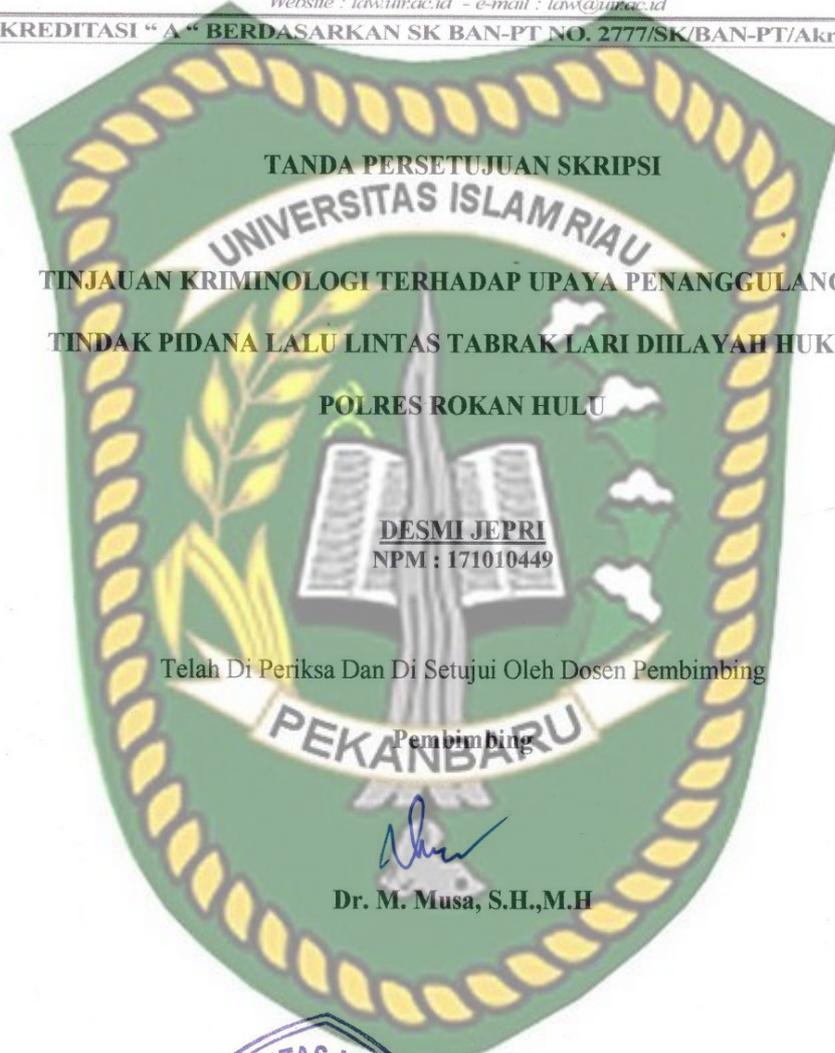


**UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS HUKUM**



Alamat : Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru, Riau - 28284
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674 834, 721 27
Website : [lawuir.ac.id](http://law.uir.ac.id) - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018



DESMI JEPRI
NPM : 171010449

Telah Di Periksa Dan Di Setujui Oleh Dosen Pembimbing

Pembimbing

Dr. M. Musa, S.H.,M.H

Mengetahui Dekan,



M. Musa, S.H., M.H

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 698 /Kpts/FH/2021
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang**
1. Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas , perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
 2. Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.
- Mengingat**
1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
 2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
 3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
 4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
 6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
 7. SK. BAN-PT Nomor 217/SK/BAN-PT/AK-XVI/S/X/2013
 8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018
 9. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 0580/UJR/KPTS/2021 tentang Pemberhentian Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Periode 2020-2024 dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau Periode Sisa Jabatan 2020-2024

- MEMUTUSKAN**
- Menetapkan**
1. Menunjuk
Nama : **Dr. M Musa, S.H., M.H**
NIDN : 95 01 02 223
Pangkat/Jabatan : **Penata Tingkat I/III/d**
Jabatan Fungsional : **Lektor Kepala**
Sebagai Dosen Pembimbing Mahasiswa
Nama : **Desmi Jepri**
NPM : 17 10 10 449
Prodi / Departemen : **Ilmu Hukum / Hukum Pidana**
Judul skripsi : **Tinjauan Kriminologi terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Tabrak Lari di Wilayah Hukum Polres Rokan Hulu**
 2. Tugas-tugas pembimbing dan adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UJR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
 3. Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
 4. Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada tanggal : 16 November 2021
Dekan

Dr. M. Musa, S.H., M.H
NIDN. 1009116601

Tembusan : Disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

NOMOR : 076 /KPTS/FH-UIR/2022
TENTANG PENETAPAN TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang :
1. Bahwa untuk pelaksanaan ujian komprehensif skripsi mahasiswa perlu di tetapkan tim penguji dalam Surat Keputusan Dekan.
 2. Bahwa nama-nama tersebut di bawah ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai penguji.

- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
 2. Undang-undang Nomor : 14 Tahun 2005
 3. Peraturan Pemerintah Nomor : 30 Tahun 1990
 4. Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional :
 - a. Nomor : 232/U/2000
 - b. Nomor : 234/U/2000
 - c. Nomor : 176/U/2001
 - d. Nomor : 045/U/2002
 5. Surat Keputusan Direktur Jendral Pendidikan Tinggi Nomor : 02.Dikti/Kep/1991
 6. Keputusan BAN-PT Nomor : 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
 7. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018
 8. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau tentang Kurikulum FH Nomor :
 - a. Nomor : 52/UIR/Kpts/1998
 - b. Nomor : 55/UIR/Kpts/1989
 - c. Nomor : 117/UIR/KPTS/2012
 9. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 0580/UIR/KPTS/2021 tentang Pemberhentian Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Periode 2020-2024 dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau Periode Sisa Jabatan 2020-2024

MEMUTUSKAN

- Menetapkan :
1. Tim Penguji Komprehensif Skripsi Mahasiswa :

N a m a	:	Desmi Jepri
N.P.M.	:	171010449
Program Studi	:	Ilmu Hukum
Judul Skripsi	:	Tinjauan Kriminologi Terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Tabrak Lari Di Wilayah Hukum Polres Rokan Hulu

Dengan susunan tim penguji terdiri dari

Dr. M. Musa, S.H., M.H	:	Ketua merangkap penguji materi skripsi
Dr. Zulkarnain S, S.H., M.H	:	Anggota merangkap penguji sistematika
July Wiarti, S.H., M.H	:	Anggota merangkap penguji metodologi
Elsi Elvina, S.H., M.H	:	Notulis
 2. Laporan hasil ujian serta berita acara ujian telah disampaikan kepada pimpinan fakultas selambat-lambatnya sehari setelah ujian dilaksanakan.
 3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
- Kutipan** : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat diketahui dan dimaklumi.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal 21 Maret 2022
Dekan,

Dr. M. Musa, S.H., M.H
NIDN. 1009116601

- Tembusan disampaikan kepada :
1. Yth. Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
 2. Yth. Bapak Kepala Biro Keuangan Universitas Islam Riau di Pekanbaru
 3. Pertinggal



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru, Riau - 28284

Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674 834, 721 27

Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/SI/X/2018

BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, **Nomor : 076/KPTS/FH-UIR/2022 Tanggal 21 Maret 2022**, pada hari ini **Rabu, 23 Maret 2022** telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi (S1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, atas nama :

Nama : Desmi Jepri
N P M : 171010449
Program Study : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Tinjauan Kriminologi Terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Tabrak Lari Di Wilayah Hukum Polres Rokan Hulu
Tanggal Ujian : 23 Maret 2022
Waktu Ujian : 14.00-15.00 WIB
Tempat Ujian : Dilaksanakan Secara Daring
IPK : 3.24
Predikat Kelulusan : Sangat memuaskan

Dosen Penguji

Tanda Tangan

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. Dr. M. Musa, S.H., M.H | 1. Hadir |
| 2. Dr. Zulkarnain S, S.H., M.H | 2. Hadir |
| 3. July Wiarti, S.H., M.H | 3. Hadir |

Notulen

- | | |
|---------------------------|----------|
| 4. Elsi Elvina, S.H., M.H | 4. Hadir |
|---------------------------|----------|



Pekanbaru, 23 Maret 2022
Dekan Fakultas Hukum UIR

Dr. Musa, S.H., M.H
NIK. 950202223

ABSTRACT

A hit and run is a traffic accident in which the perpetrator is not responsible, by leaving the victim alone without stopping the vehicle being driven. It is undeniable that hit-and-run happens frequently in the jurisdiction of the Rokan Hulu Police. This shows that there are still many shortcomings regarding facilities and discipline in traffic.

The formulation of the problem in this study is what are the factors causing the occurrence of a hit-and-run in the jurisdiction of the Rokan Hulu Police and how are the efforts to prevent a hit-and-run in the jurisdiction of the Rokan Hulu Police.

The research method is a sociological legal method, namely legal research to find out whether the factors and efforts made by the police for the prevention of hit-and-run

The results of the research and discussion show that: The factors causing the occurrence of hit-and-run consist of two factors, namely; personal factors, namely the negligence of vehicle drivers and the public assume that hit-and-run is an ordinary accident and situational factors, namely because the perpetrators of the hit-and-run want to escape from legal responsibility. Meanwhile, for the prevention of hit-and-run using pre-emptive efforts, namely in the form of environmental guidance and development, preventive efforts, namely by conducting counseling, giving traffic tickets for traffic violations, increasing police operations (raids) of motorized vehicles on a regular basis, and installing signs. traffic along the way. And the repressive effort is by imposing a crime against the hit-and-run perpetrator.

Keywords: Study, Hit and Run, Countermeasures

ABSTRAK

Tabrak Lari merupakan kecelakaan lalu lintas yang pelakunya tidak bertanggungjawab, dengan membiarkan korbannya begitu saja tanpa menghentikan kendaraan yang dikemudikan. Tidak dapat dipungkiri bahwa tabrak lari sering terjadi di wilayah hukum Polres Rokan Hulu. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak kekurangan mengenai fasilitas dan kedisiplinan dalam berlalu lintas.

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Apakah faktor penyebab terjadinya tabrak lari di wilayah hukum polres rokan hulu dan Bagaimanakah upaya penanggulangan tabrak lari di wilayah hukum polres rokan hulu.

Metode penelitiannya adalah metode hukum sosiologis yakni penelitian hukum untuk mengetahui apakah faktor dan upaya yang dilakukan pihak kepolisian terhadap penanggulangan tabrak lari

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa: Faktor penyebab terjadinya tabrak lari terdiri dari dua faktor yaitu; faktor personal yaitu kelalaian pengemudi kendaraan serta masyarakat beranggapan bahwa tabrak lari merupakan kecelakaan biasa dan faktor situasional yaitu karena pelaku tabrak lari ingin lepas dari tanggung jawab hukum. Sedangkan untuk upaya penanggulangan tabrak lari menggunakan upaya pre-emptif yaitu berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan, upaya preventif yaitu dengan melakukan penyuluhan, melakukan tilang kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas, meningkatkan operasi kepolisian (razia) kendaraan bermotor secara betkala, dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjangjalan. Dan upaya represif yaitu dengan menjatuhkan pidana terhadap pelaku tabrak lari.

Kata Kunci : Kajian, Tabrak Lari

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu' Alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

Alhamdulillah rabbil 'alamin, puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala nikmat, rahmat dan hidayah serta kesempatan dan kesehatan yang diberikan-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat akademis untuk menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Islam Riau dengan judul "**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP UPAYA PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA LALU LINTAS TABRAK LARI DIWILAYAH HUKUM POLRES ROKAN HULU**". Penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan guna menyelesaikan studi Sarjana Program Studi Ilmu Hukum di Universitas Islam Riau.

Salah satu keindahan di dunia ini yang akan selalu dikenang adalah ketika kita bisa melihat atau merasakan sebuah impian menjadi kenyataan. Bagi penulis, skripsi ini adalah salah satu impian yang diwujudkan dalam kenyataan dan dibuat dengan segenap kemampuan. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan untaian terima kasih yang tak terhingga kepada keluarga tercinta, sembah sujud dan penghormatan yang sebesar-besarnya penulis berikan kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda Sirun dan Ibunda Parida atas segala perjuangan mendidik dan membesarkan penulis sampai pada saat ini penulis dapat menyelesaikan studi. Juga kepada saudara penulis serta seluruh Keluarga Besar yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu atas segala bimbingan, nasihat, dukungan dan yang selalu memberikan dorongan semangat kepada penulis.

Sesungguhnya skripsi ini dapat terselesaikan bukan semata-mata hasil kerja Penulis, namun semua itu tidak terlepas dari doa dan dukungan orang-orang tercinta serta bantuan dari banyak pihak, maka dengan setulus hati Penulis ingin mempersembahkan rasa terimakasih yang tak terkira kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H.,M.C.L Selaku Rektor Universitas Islam Riau beserta staf dan jajarannya.
2. Bapak Dr. M. Musa, S.H.,M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
3. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H.,M.H selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
4. Ibu Dr. Desi Apriani, S.H.,M.H, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
5. Bapak S. Parman, S.H.,M.H, selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
6. Bapak Dr. Zulkarnain S.,S.H.,M.H selaku Ketua Departemen Hukum Pidana beserta segenap dosen Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
7. Bapak Dr. M. Musa, S.H.,M.H. selaku dosen Pembimbing di tengah-tengah kesibukan dan aktivitasnya beliau telah bersedia menyediakan waktunya membimbing dan membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini .
8. Seluruh Dosen dan segenap Civitas Akademik Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan pengajaran ilmu, nasehat dan serta bantuan lainnya.
9. Seluruh Staf Tata Usaha dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah membantu pengurusan administrasi selama kuliah hingga tahap penyelesaian skripsi ini.
10. Terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya penulis haturkan kepada Kepolisian Daerah Kabupaten Rokan Hulu dan beserta segenap staf.
11. Teman-teman, senior-senior dan adik-adik yang benar-benar tidak dapat saya sebutkan satu per satu, Terima kasih untuk semua cerita dan pengalaman yang kita jalani bersama. Terima kasih atas bimbingan dan dorongan semangat selama ini. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan masih banyak kekurangan

baik dalam bentuk penyajian maupun bentuk penggunaan bahasa karena keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang dimiliki penulis. Maka dengan kerendahan hati, penulis mengharapkan kritik, saran ataupun masukan yang sifatnya membangun dari berbagai pihak guna mendekati kesempurnaan skripsi ini karena kesempurnaan hanyalah milik Allah SWT. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak, khususnya bagi Penulis dan pembaca pada umumnya. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan ridho dan anugerah-Nya atas amalan kita serta kemudahan dalam melangkah menggapai cita-cita dan cinta. Serta tak lupa shalawat dan salam kita panjatkan kepada Nabi Besar Muhammad Saw, agar kita selalu mendapatkan syafaatnya.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Pekanbaru, Maret 2022
Penulis

DESMI JEPRI
NPM 171010449

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT	ii
SERTIFIKAT ORIGINAL PENELITIAN	iii
BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI	iv
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	v
SURAT KEPUTUSAN PENUNJUKAN PEMBIMBING	vi
SURAT KEPUTUSAN PENUNJUKAN DOSEN PENGUJI	vii
BERITA ACARA UJIAN KONFREHENSIF SKRIPSI	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI	xiv
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	12
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	12
D. Tinjauan Pustaka	13
E. Konsep Operasional	24
F. Metode Penelitian	26
BAB II TINJAUAN UMUM	31
A. Tinjauan Umum Tentang Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Tabrak Lari	31
B. Tinjauan Umum Tentang Undang-Undang Lalulintas Beserta Pengaturannya	44
C. Tinjauan Umum Tentang Wilayah hukum Polres Rokan Hulu	56

BAB III	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	63
	A. Faktor penyebab terjadinya tabrak lari di wilayah Hukum Polres Rokan Hulu	63
	B. Upaya penanggulangan tabrak lari di wilayah Hukum Polres Rokan Hulu	72
BAB IV	PENUTUP	81
	A. Kesimpulan	81
	B. Saran.....	81
	DAFTAR KEPUSTAKAAN	83
	Buku-buku	83



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Seiring dengan perkembangan zaman, manusia memerlukan peraturan yang sesuai dengan perkembangan zaman pula. Salah satu tugas dari pemerintah dalam suatu Negara adalah merumuskan peraturan-peraturan yang memiliki tujuan utamanya adalah mewujudkan keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan bagi suatu masyarakat. Hal tersebut sebagaimana telah dimaksudkan dalam pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945, yang menjelaskan bahwa Indonesia merupakan sebuah Negara hukum. Sehingga segala aktifitas dilakukan masyarakat harus berdasarkan hukum yang telah dibuat kemudian telah ditetapkan yang kemudian berlaku didalam suatu masyarakat. Namun hukum tidak akan dapat timbul dan muncul apabila jika hanya ada satu individu saja yang berbuat, tetapi hukum akan dapat tercipta apabila terdapat 2 orang atau sekelompok (masyarakat). Ketika sudah terciptanya suatu hukum dan hukum dapat berlaku secara baik apabila ketika peraturan hukum ditaati serta dilaksanakan supaya menimbulkan perlindungan hukum dan menciptakan suatu keadilan untuk masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran yang strategis untuk membantu melakukan integrasi nasional serta pembangunan sebagai bagian dari upaya yang dapat mencerdaskan kehidupan bangsa melaksanakan ketertiban dunia dan memajukan kesejahteraan umum, yang mana terdapat dalam pembukaan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada alinea keempat. Sebagaimana bagian dari sistem transportasi nasional, dalam mengembangkan peran dan potensi lalu lintas dan angkutan jalan yang kemudian diupayakan perwujudannya rangka mendukung pembangunan untuk dapat menciptakan kesejahteraan dan ketentraman bagi masyarakat Indonesia.

Jalan raya adalah sebuah jalan yang memiliki prasarana dan berfungsi untuk kelancaran dalam kebutuhan hidup masyarakat ketika melakukan segala aktifitas sehari-hari. Dikarenakan jalan raya merupakan sebagai salah satu sarana bagi manusia mempergunakan kendaraan bermotor maupun kendaraan lain untuk mengadakan suatu hubungan antar tempat.

Suatu peraturan dikatakan baik jika dapat berlaku secara yuridis, sosiologis dan filosofis, begitu pula mengenai peraturan lalu lintas. Lalu lintas merupakan sarana vital, karena berkaitan langsung dengan transportasi. Transportasi merupakan alat kebutuhan yang khusus yang dapat membantu penunjang didalam suatu masyarakat yang sangat berfungsi dalam melakukan aktifitas atau kegiatan sehari-hari, transportasi yang digunakan adalah transportasi darat. Namun demikian dengan bertambahnya jumlah dari kendaraan, maka akan bertambah banyak pengguna kendaraan di jalan raya yang dijumpai. Demikian atas bertambahnya jumlah dari kendaraan akan dapat menimbulkan dampak, bukan dampak yang positif melainkan dapat menyebabkan dampak yang negative diantaranya adalah terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas bahkan bisa terjadi kecelakaan lalulintas tabrak lari. Jika dilihat terdapat point-point yang ada dan dapat terlaksana dalam

lalu lintas. Jika diuraikan setidaknya ada beberapa poin yang harus ada dan terlaksana dalam lalu lintas:

1. Jaminan akan keamanan dan kelancaran lalu lintas,
2. Prasarana jalan raya ,
3. Lalu lintas dan angkutan yang berlangsung secara ekonomis,
4. Perlindungan terhadap lingkungan hidup.

Keempat hal di atas merupakan modal guna mencapai keteraturan dalam berlalu lintas. Masalah lalu lintas merupakan suatu masalah yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan sehari-hari, karena masyarakat selalu berhubungan dengan lalu lintas. Masalah lalu lintas inipun tidak terlepas dari peristiwa kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 adalah: “suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda”.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas yang pelakunya tidak bertanggung jawab, dengan membiarkan korbannya begitu saja tanpa menghentikan kendaraannya, disebut dengan tabrak lari. Tabrak lari adalah peristiwa tabrakan yang menabrak meninggalkan korbannya. Tabrak lari adalah kejahatan yang tidak manusiawi terlebih tindakan tersebut mengakibatkan korban meninggal dunia (Kusmagi, 2010, hal. 94).

Tabrak lari digolongkan sebagai kejahatan, sebagaimana Pasal 316 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut “Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 Ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan”. Kejahatan merupakan tindakan yang dilarang dalam suatu masyarakat. Jika dalam konteks kenegaraan, perbuatan tersebut tergolong sebagai perbuatan yang telah dikriminalisasikan oleh penyelenggara Negara, dalam bentuk aturan yang tertulis maupun tak tertulis, demi melindungi hak-hak rakyatnya atau kepentingan publik di atas kepentingan privat (Andre Ata Ujan, 2009, hal. 98-99). Sehingga jika ada seseorang yang melakukan kejahatan akan mendapat sanksi hukum. Hukuman yang diberikan bertujuan untuk membuat jera pelaku dan masyarakat merasa nyaman dan aman dari ancaman-ancaman kejahatan. Kejahatan mengenai tabrak lari sering terjadi, apalagi jika terjadi di tempat yang memungkinkan untuk melarikan diri, seperti di tempat sepi. Atau dapat terjadi karena pelaku takut berurusan dengan hukum atau takut dihajar masa (Nina, 2010, hal. 144)

Jelas tabrak lari tergolong sebagai tindak pidana, karena tindakan tersebut merugikan masyarakat umum, terutama bagi pengguna jalan. Berkaitan dengan itu, tabrak lari telah disinggung dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“ Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraan, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian Negara republic Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam pasal

231 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf,c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000 (tujuh puluh lima juta rupiah)”.

Pertanggungjawaban Pidana sangatlah dibutuhkan untuk meminimalkan terjadinya tabrak lari yang mengakibatkan luka-luka atau yang mengakibatkan kematian. Pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka, baik luka ringan maupun luka berat, atau bahkan meninggal dunia. Berdasarkan Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penggolongan dan penanganan perkara kecelakaan lalu lintas yaitu :

1. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas :
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
2. Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
4. Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
5. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Berdasarkan jenis-jenis kecelakaan lalu lintas terdapat beberapa situasi yang dapat menjadi pembeda antara jenis-jenis kecelakaan lalu lintas yaitu Kecelakaan Lalu Lintas ringan yaitu sebagai contoh terjadi kecelakaan lalu lintas namun disini hanya menimbulkan kerusakan kendaraan dan lain halnya, tapi pada intinya tidak menimbulkan luka-luka baik si pengemudi maupun orang lain yang terlibat dalam

kecelakaan lalu lintas tersebut. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, di mana terjadi kecelakaan lalu lintas menimbulkan suatu kerusakan kendaraan atau barang lain dan juga menimbulkan korban luka-luka ringan, seperti luka lecet dan lukalainnya tetapi tidak sampai luka-luka tersebut mengakibatkan seseorang tidak dapat beraktivitas normal. Dan Kecelakaan Lalu Lintas berat, di mana terjadi kecelakaan lalu lintas yang tidak hanya menimbulkan kerusakan barang ataupun barang, tetapi menimbulkan korban luka berat, sehingga korban tidak dapat beraktivitas normal dalam beberapa waktu maupun secara permanen, atau timbul korban meninggal dunia.

Pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan dapat diancam dengan sanksi pidana sebagaimana diatur Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut :

- a. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- b. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1(satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- c. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada Ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara

paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Tabrak lari juga merupakan tindakan yang mengabaikan nilai-nilai kemanusiaan sebagai makhluk yang bermoral. Salah satu dari nilai moral adalah mengenai pribadi manusia yang bertanggung jawab (K.Bertens, 1993, hal. 143). Tabrak lari merupakan tindakan amoral, sebagaimana pembahasan sebelumnya. Mengenai hal ini tabrak lari dapat digolongkan sebagai perbuatan kejahatan, sebagaimana Pasal 316 Ayat (2). Tabrak lari pada mulanya adalah tindak pelanggaran yang mengakibatkan ruginya seseorang. Yakni menabrak karena kelalaian, yang mana perbuatan tersebut tidak diinginkan oleh pelaku atau tidak ada niat untuk melakukan.

Dalam Pasal 27 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa : Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas,wajib:

- a. Menghentikan kendaraannya
- b. Menolong orang yang menjadi korban kecelakaan
- c. Melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat.

Dari hal tersebut, tampak jelas bahwa untuk melaksanakan ketertiban, kelancaran dan keamanan dalam berlalu lintas diperlukan dukungan baik dari perangkat hukum yang lebih profesional maupun dukungan dari masyarakat untuk dapat mematuhi dan mengikuti aturan yang telah dibuat.

Kelancaran dalam berlalu lintas akan menimbulkan Keselamatan pada pengguna jalan raya yang telah berusaha menanggulangi kecelakaan lalu lintas,

hal ini dapat dilihat atas peraturan yang dibuat serta disusun kemudian diberlakukan yang disertai penyuluhan, peningkatan kualitas kendaraan dan jalan raya supaya aman, beberapa cara dilaksanakan agar bisa meminimalisir terjadinya suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas. Kemudian dibutuhkan rambu-rambu pada jalan agar dapat mengatur arus lalu lintas, dengan dibuatnya rambu-rambu lalu lintas di jalan bukan hanya dipahami ataupun dipatuhi oleh pengemudi kendaraan saja akan tetapi semua orang Ketika sedang berada di jalan harus taat mematuhi peraturan lalu lintas. Jika tidak mematuhi peraturan yang telah ditetapkan akan berakibat fatal (Raharjo, Rinto;, 2014, p. 22).

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dinyatakan pada Bab II Pasal 3, bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman,selamat, tertib, lancar, dan terpadu untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Rendahnya kesadaran hukum dalam masyarakat menyebabkan terjadinya ketidak disiplinan masyarakat dalam berlalu lintas. Kelancaran dalam berlalu lintas tentunya akan memberikan dampak yang sangat baik bagi kelancaran segala usaha, dan begitu pula sebaliknya jika lalu lintas tidak berfungsi dengan baik maka akan banyak kita temui rintangan-rintangan dalam berlalu lintas.

Pesatnya kendaraan di jalan raya berbanding lurus dengan jumlah kecelakaan yang terjadi. Mengendarai kendaraan secara kurang hati-hati dan

melebihi kecepatan maksimal tampaknya merupakan suatu perilaku yang bersifat kurang kehati-hatian. Walau demikian, kebanyakan pengemudi menyadari akan bahaya yang dihadapi apabila mengendarai kendaraan melebihi kecepatan maksimal tersebut .

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Bab III Pasal 4 dinyatakan bahwa, Undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib dan lancar melalui :

1. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan\atau barang di jalan.
2. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan jalan.
3. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa berlalu lintas serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Namun demikian, tidak semua pelanggar lalu lintas mematuhi hal tersebut dan tidak bertanggung jawab, sehingga melarikan diri, maka tinggallah korban hanya mengharapkan bantuan dari orang lain. Karena banyaknya terjadi kecelakaan tabrak lari di wilayah rokan hulu berdasarkan data sepanjang tahun 2018 sampai tahun 2020, dalam kawasan Polres Rokan Hulu terdapat 15 kasus tabrak lari dalam berbagai kasus dan peristiwa. Meski begitu jumlahnya masih tergolong tinggi., mayoritas korban adalah pengendara sepeda motor dengan usia produktif.

Data Laka Lantas Polres Rokan Hulu memperlihatkan bahwa hampir dari separuh kecelakaan lalu lintas tabrak lari tahun 2018 sampai tahun 2020 dipicu oleh faktor manusia, ada dua hal yang menjadi penyebab dari faktor manusia, yakni perilaku tidak tertib dan aspek lengah saat berkendara.

Berdasarkan hasil survei di wilayah hukum Polres Rokan Hulu ada beberapa kasus data laka lantas Tabrak lari yang tertangkap oleh petugas di rokan hulu, dari survei tersebut ada beberapa data yang sudah diolah yakni sebagai berikut :

Table 1.1

Data Laka Lantas Tabrak Lari 2018-2020 Di Polres Rokan Hulu

NO	Tahun	Bentuk Laka Lantas	Kasus Kecelakaan	Korban Kecelakaan		
				MD	LB	LR
1	2018	Tabrak Lari	7	6	1	1
2	2019	Tabrak Lari	6	5	4	3
3	2020	Tabrak Lari	2	1	1	0
Jumlah			15	12	6	4

Sumber Data : Unit Laka Lantas Polres Rohul

Berdasarkan data yang penulis peroleh pada tanggal 28 April 2021 di Polisi Resor Kabupaten Rokan Huku bahwa jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang khususnya tabrak lari dari tahun 2018 sampai tahun 2020. Pada tahun 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas yang khususnya tabrak lari di wilayah hukum Polres Rokan Hulu sebanyak 7 kasus, pada tahun 2019 sebanyak 6 kasus, dan tahun 2020 2 kasus. Banyak korban yang mengakibatkan luka berat dan luka ringan maupun meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas yang khususnya tabrak lari tersebut.

Seperti hal nya kasus kecelakaan lalu lintas yang yang terjadi di jalan

umum KM 145/146 kelurahan ujungbatu kecamatan ujung batu pada bulan Juli 2019 antara SPM Honda Kharisma Nomor Polisi BM 4714 ME, warna Abu-abu yang dikendarai AA, dan KBM L300 yang tidak diketahui nomor polisinya yang mengakibatkan korban mengalami luka-luka. Diduga karena kelalaian dan kurang hati-hatinya pengendara sepeda motor saat hendak mendahului mobil KBM L300, yang menyebabkan tersenggolnya pengendara motor oleh mobil L300 tersebut. Setelah terjadi kecelakaan tersebut diduga pengemudi mobil L300 tersebut melarikan diri dari tanggung jawab tanpa memberhentikan kendaraan yang dikemudikannya dan tanpa memberikan pertolongan terhadap korban.

Kasus lainnya, di jalan umum KM 180/181 desa Rambah Tengah Utama Kecamatan Rambah pada bulan januari 2020 tepatnya di Desa Rambah melibatkan sepeda motor honda beat BM 3442 UZ dengan mobil Mitsubishi pick up L300 yang tidak diketahui nomor polisinya. Pengendara sepeda motor yang mengalami luka-luka yang dibawa ke RSUD pasir Pengaraian. Dimana saat sopir melaju dari arah Lintam menuju Kota Pasir pengaraian, sesampainya di depan SMA 1 Rambah, sopir tidak melihat ada sepeda motor yang ada di depannya jalan searah dan tidak menggunakan lampu penerangan, sehingga terjadi kecelakaan, dan mengakibatkan pengendara sepeda motor jatuh dan mengalami luka-luka. Pada saat setelah terjadinya kecelakaan tersebut pengemudi kendaraan yang tidak ingin bertanggungjawab langsung melarikan diri setelah kejadian tersebut.

Fakta di atas menunjukkan bahwa masih banyak terjadi kekurangan mengenai fasilitas dan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Tidak disiplin dalam berkendara juga menunjukkan bahwa tidak ada etika baik, padahal pemicu

terjadinya kecelakaan adalah runtuhnya etika dalam berkendara. Seperti, yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diantaranya dalam Pasal 106, yang mengharuskan pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan penuh konsentrasi, mengutamakan pejalan kaki, mematuhi ketentuan teknis, menggunakan sabuk pengaman. Kemudian dalam Pasal 107, tentang penggunaan lampu utama yang harus dinyalakan baik di malam hari maupun di siang hari.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan diatas, maka permasalahan yang dibahas dalam proposal ini adalah mengenai upaya penanggulangan tindak pidana lalu lintas tabrak lari Sehubungan dengan latar belakang di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian tentang masalah tersebut dengan judul:

“TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP UPAYA PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA LALU LINTAS TABRAK LARI DI WILAYAH HUKUM POLRES ROKAN HULU ”

B. Perumusan Masalah

Dan berdasarkan defenisi dari yang telah penulis jabarkan sebelumnya, diketahui perumusan masalah dari penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut :

1. Apa faktor penyebab terjadinya tindak pidana tabrak lari diwilayah hukum Polres Rokan Hulu?
2. Bagaimana upaya penanggulangan tindak pidana tabrak lari diwilayah hukum Polres Rokan Hulu?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian
 - a) Untuk mengetahui apa faktor penyebab terjadinya tindak pidana tabrak lari diwilayah hukum Polres Rokan Hulu.

- b) Untuk mengetahui Bagaimana upaya penanggulangan tindak pidana tabrak lari diwilayah hukum Polres Rokan Hulu.

2. Manfaat Penelitian

- a) Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan dan menambah pemahaman serta pandangan tentang permasalahan yang sama mengenai kasus tindak pidana tabrak lari.
- b) Dapat dijadikan sebagai referensi untuk mengkaji lebih dalam tentang tindak pidana tabrak lari.
- c) Untuk memberikan tambahan referensi kepustakaan dan sumbangan dari penulis terhadap almamater Universitas Islam Riau serta kepada pembaca.

D. Tinjauan Pustaka

Kajian pustaka mendefinisikan suatu hal-hal yang terpenting atas sebuah proposal atau merupakan sebuah laporan dari hasil penelitian, sebab pada bab ini juga mengungkapkan suatu pemikiran atau berbagai teori yang merupakan sebagai landasan dari dilakukannya penelitian. Teori memiliki tempat yang mendefinisikan serta mempelajari permasalahan yang akan diteliti, dengan demikian teori dapat memberikan penjelasan dalam memahami masalah yang dimaksud dalam sebuah penelitian.

1. Pengertian Kriminologi

Sutherland merumuskan kriminologi sebagai keseluruhan ilmu pengetahuan yang bertalian dengan perbuatan jahat sebagai gejala sosial (The body of

knowledge regarding crime as a sosial phenomenon). Menurut Sutherland, kriminologi mencakup proses-proses pembuatan hukum, pelanggaran hukum dan reaksi atas pelanggaran hukum. Dengan demikian kriminologi tidak hanya mempelajari masalah kejahatan saja tetapi juga meliputi proses pembentukan hukum serta reaksi yang diberikan terhadap pelaku kejahatan. Kriminologi olehnya dibagi menjadi tiga cabang ilmu utama yaitu :

- a) Penologi. Pada dasarnya ilmu tentang hukuman, akan tetapi Sutherland memasukkan hak-hak yang berhubungan dengan usaha pengendalian kejahatan represif maupun preventif (Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, 2010. hlm.9-10).
- b) Sosiologi hukum. Kejahatan itu adalah perbuatan yang oleh hukum dilarang dan diancam dengan suatu sanksi. Jadi yang menentukan bahwa suatu perbuatan itu adalah kejahatan adalah hukum. Di sini menyelidiki faktor-faktor apa yang menyebabkan perkembangan hukum (khususnya hukum pidana).
- c) Etiologi kejahatan. Merupakan cabang ilmu kriminologis yang mencari sebab musabab dari kejahatan. Dalam kriminologis, etiologi kejahatan merupakan kejahatan paling utama.

Menurut Paul Moedigdo Moeliono Kriminologi sebagai ilmu pengetahuan membahas kejahatan sebagai masalah manusia yang mana pelaku kejahatan memiliki keterkaitan atas terjadinya suatu kejahatan, karena terjadinya kejahatan bukan semata-mata perbuatan yang ditentang oleh masyarakat, tetapi adanya dorongan pelaku untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan masyarakat. Sedangkan menurut Soedjono Dirdjosisworo mengemukakan bahwa kriminologi merupakan sarana untuk mengetahui sebab- sebab kejahatan dan akibatnya, mempelajari cara-cara memperbaiki kejahatan dan cara-cara mencegah kemungkinan timbulnya kejahatan (Soedjono Dirdjosisworo, 1984. hlm. 11).

Menurutnya batasan tentang tujuan tertentu dari kriminologi, yaitu:

- a) Mencari cara-cara yang lebih baik untuk memperoleh pengertian kriminologis dalam melaksanakan kebijaksanaan sosial yang dapat

mencegah atau mengurangi dan menanggulangi kejahatan (Soedjono Dirdjosisworo, 1984. hlm. 11)

- b) Memperoleh gambaran yang lebih baik dan mendalam mengenai perilaku manusia dan lembaga-lembaga sosial masyarakat yang mempengaruhi kecenderungan dan penyimpangan norma- norma hukum.

Berdasarkan beberapa pengertian yang dikemukakan di atas maka dapat

pada dasarnya kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang kejahatan, yaitu faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dan upaya penanggulangannya.

Bonger membagi ruang lingkup kriminologi menjadi dua bagian, yaitu:

- a. Kriminologi murni, yang terdiri dari:
 - a) Antropologi kriminal, yaitu pengetahuan tentang manusia yang jahat (somatis) yang memberikan jawaban atas pertanyaan tentang orang jahat dan tanda-tanda tubuhnya.
 - b) Sosiologi kriminal, yaitu ilmu pengetahuan tentang kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat dan sampai dimana letak sebab-sebab kejahatan dalam masyarakat.
 - c) Psikologi kriminal, yaitu ilmu pengetahuan tentang penjahat yang dilihat dari sudut jiwanya.
 - d) Psikopatologi dan Neuropatologi kriminal, yaitu ilmu tentang penjahat yang sakit jiwa atau urat syaraf.
 - e) Penologi, yaitu ilmu tentang tumbuh dan berkembangnya hukuman.
- b. Kriminologi terapan, yang terdiri dari:
 - a) Kriminalistik, yaitu ilmu tentang pelaksanaan penyidikan teknik kejahatan dan pengusutan kejahatan (Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, 2010. hlm.9-10).
 - b) Higiene kriminal, yaitu usaha yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kejahatan.
 - c) Politik kriminal, yaitu usaha penanggulangan kejahatan dimana kejahatan telah terjadi.

Menurut Shuterland kriminologi mencakup proses-proses pembuatan hukum, pelanggaran hukum dan reaksi atas pelanggaran hukum. kriminologi olehnya dibagi menjadi tiga bagian utama, yaitu:

- a) Etiologi kriminal, yaitu usaha secara ilmiah untuk mencari sebab-sebab kejahatan.
- b) Penologi, yaitu pengetahuan yang mempelajari tentang sejarah lahirnya hukuman, perkembangannya serta arti dan faedahnya.
- c) Sosiologi hukum (pidana), yaitu analisis ilmiah terhadap kondisi-kondisi yang mempengaruhi perkembangan hukum pidana.

Sedangkan menurut A.S. Alam, ruang lingkup pembahasan kriminologi mencakup beberapa hal pokok, yaitu :

- a) Proses pembuatan hukum pidana dan acara pidana (making laws). Pembahasan dalam proses pembuatan hukum pidana (Procces of making laws) meliputi :
 - a. Definisi kejahatan;
 - b. Unsur-unsur kejahatan;
 - c. Relativitas pengertian kejahatan;
 - d. Penggolongan kejahatan;
 - e. Statistik kejahatan.
- b) Etiologi kriminal, yang membahas teori-teori yang menyebabkan terjadinya kejahatan (breaking of laws). Sedangkan yang dibahas dalam etiologi Kriminal (breaking of laws) meliputi :
 - a. Aliran-aliran (mazhab-mazhab) kriminologi;
 - b. Teori-teori kriminologi;
 - c. Berbagai perspektif kriminologi;
- c) Reaksi terhadap pelanggar hukum (Reacting Toward the Breaking of Laws). Reaksi dalam hal ini bukan hanya ditujukan kepada pelanggar hukum berupa tindakan represif tetapi juga reaksi terhadap calon pelanggar hukum berupa upaya-upaya pencegahan kejahatan (criminal prevention). Selanjutnya yang dalam bagian ketiga adalah perlakuan terhadap pelanggar-pelanggar hukum (Reacting Toward the Breaking Laws) meliputi:
 - a. Teori-teori penghukuman;
 - b. Upaya-upaya penanggulangan atau pencegahan kejahatan baik berupa tindakan pre-emptif, preventif, represif, dan rehabilitatif (A.S. Alam dan Amir Ilyas, 2010).

Selain pendapat di atas para ahli mempunyai pendapat yang berbeda-beda mengenai ruang lingkup kriminologi, di antaranya yaitu:

- I. **Soedjono Dirdjosisworo** mengemukakan bahwa yang menjadi ruang lingkup kriminologi adalah:

- a. Apa yang dirumuskan sebagai kejahatan dan fenomenanya yang terjadi di dalam kehidupan masyarakat, kejahatan apa dan siapa penjahatnya.
 - b. Faktor-faktor apa yang menjadi penyebab timbulnya atau dilakukannya kejahatan (Soedjono Dirdjosisworo, 1984. hlm. 11).
- II. Menurut **Edwin H. Sutherland** yang bertolak dari pandangan bahwa kriminologi adalah satu kesatuan pengetahuan mengenai kejahatan sebagai gejala sosial, mengemukakan bahwa ruang lingkup kriminologi mencakup proses-proses pembentukan hukum, pelanggaran hukum, dan reaksi terhadap pelanggaran hukum (J.E. Sahetapy, 1992. hlm 5.)
- III. Menurut **Martin L. Haskell** dan **Lewis Yablonsky**, kriminologi sebagai studi ilmiah tentang kejahatan dan penjahat mencakup analisa tentang:
- a. Sifat dan luas kejahatan
 - b. Sebab-sebab kejahatan
 - c. Perkembangan hukum pidana dan pelaksanaan peradilan pidana
 - d. Ciri-ciri penjahat
 - e. Pembinaan penjahat
 - f. Pola-pola kriminalitas Akibat kejahatan atas perubahan sosial (Soekanto, Soerjono, 1985. hlm 10.)

2. Pengertian Tindak Pidana

Istilah tindak pidana merupakan terjemahan dari “*strafbaar feit*” perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan yang mana disertai ancaman (sanksi) berupa pidana tertentu bagi siapa yang melanggar larangan tersebut. Kitab Undang-undang Hukum Pidana tidak terdapat penjelasan mengenai apa sebenarnya yang dimaksud dengan *strafbaar feit* itu sendiri. Tindak pidana biasanya disamakan dengan delik, yang berasal dari bahasa latin yakni kata *delictum*. Delik tercantum dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia sebagai berikut : “Delik adalah perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak pidana” (Agio, 2012).

Tindak pidana dapat dikatakan sebagai istilah resmi dalam perundang-undangan pidana Indonesia. Hampir seluruh peraturan perundang-undangan

menggunakan istilah tindak pidana. Ahli hukum yang menggunakan istilah ini salah satunya adalah **Wirjono Prodjodikoro**.

Menurut **Moeljatno** perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana. Perbuatan pidana merupakan perbuatan yang oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam dengan pidana, asal saja dalam pidana itu diingat bahwa larangan tersebut ditujukan pada perbuatan yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelalaian orang, sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian tersebut. (Kansil & Kansil, 2004, p. 54).

Menurut **Lamintang** tindak pidana dalam KUHP pada umumnya dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi 2 macam yaitu unsur Objektif Iyalah merupakan unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan mana tindakan dari si pembuat itu harus dilakukan. Unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung didalam hatinya.

Kejahatan pidana juga arti awal didalam hukum pidana. kejahatan pidana awalan dari arti yuridis, berlainan dari istilah perlakuan kejahatan atau penjahat. Menurut yuridis formal, “perilaku kejahatan merupakan bentuk dari tingkah laku yang melanggar undang-undang pidana. Maka sebab itu setiap perbuatan yang dilarang oleh undang-undang harus dijauhi dan barang siapa melanggarnya maka akan dikenakan sanksi. Dan larangan-larangan serta kewajiban-kewajiban tertentu yang harus ditaati jadi setiap warga negara wajib dicantumkan dalam undang-

undang maupun perbuatan-perbuatan aparat”. (Lamintang P. A., Bandung: Sinar, 2011)

Perilaku pidana diartikan juga menjadi salah satu dasar utama didalam menjatuhkan sanksi pelaku yang sudah membuat perlakuan kejahatan sebagai dasar pertanggungjawaban seorang dari kelakuan yang sudah diperbuat, namun sebelumnya mulai dibatasi serta diancaman berbagai perlakuan yaitu berupa perbuatan pidana itu, berlandaskan atas (*principle of legality*) legalitas asas juga memastikan bahwasanya tiada perlakuan yang dapat dibataskan serta diancam melalui suatu sanksi jikalau tidak dipastikan terdahulu atas perundang-undangan. Kejahatan pidana yaitu serpihan dari pokok dari sesuatu permasalahan dan diperbuat kepada orang yang membuat kejahatan.

Terkait dengan perilaku kejahatan, Moeljatno mengemukakan berapa masalah yang patut diketahui yaitu, “perlakuan pidana adalah perlakuan oleh suatu aturan hukum dilarang serta diancam pidana, hambatan ditujukan kepada perbuatan yaitu suatu peristiwa atau kejadian yang ditimbulkan oleh perlakuan orang sedangkan acaman pidana dipusatkan kepada orang yang menimbulkan masalah itu, dan diantara larangan dan juga ancaman pidana ada hubungan yang erat kejadian tidak dapat dilarang jikalau yang menimbulkan bukanlah orang dan orang tidak dapat juga diancam dengan pidana jika tidak disebabkan kejadian yang ditimbulkan itu”.

Tindak pidana ialah perbuatan, yang melanggar peraturan pidana, diancam hukuman oleh Undang-Undang dan dilakukan oleh seseorang dengan bersalah, orang mana harus dapat dipertanggungjawabkan (Kansil, 1989). Didalam Pasal 1

kitab Undang-Undang hukum pidana berbunyi “*Nulum delictum nulla poena sine praevia poenali*” yang artinya tiada suatu perbuatan tindak pidana tiada pula pidana, tanpa adanya Undang-Undang hukum pidana terlebih dahulu. Ketentuan Pasal 1 KUHP menunjukkan hubungan erat antara suatu tindak pidana, pidana dan undang-undang (hukum pidana) terlebih dahulu.

Tujuan hukum pidana itu adalah untuk melindungi kepentingan orang perseorangan atau hak asasi manusia dan melindungi kepentingan masyarakat dan negara dengan pertimbangan yang serasi dari kejahatan/tindakan tercela di satu pihak dan dari tindakan penguasa yang sewenang-wenang dilain pihak. Selain itu juga memenuhi unsur-unsur pembalasan yang konstruktif atau penderitaan yang disengaja dari tekanan emosional kepada pelaku (Gary L, Hoving v James Patrick Hedges, 2008).

Pembentuk Undang-Undang menetapkan perbuatan apa saja yang dapat dikenakan pidana dan pidana bagaimanakah yang dapat dikenakan dengan memperhatikan keterkaitan antara suatu tindak pidana, pidana dan ketentuan atau undang-undang hukum pidana, maka pengertian pidana haruslah dipahami secara benar. Istilah pidana banyak diberikan para ahli. Menurut Roeslan Saleh, pidana adalah reaksi atas delik dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja ditimpakan negara kepada pembuat delik ini. Dengan demikian, ppidanaan adalah pemberian nestapa yang dengan sengaja dilakukan oleh negara kepada pembuat delik (Hamzah , 2000).

3. Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu perbuatan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan dapat mengakibatkan terjadinya suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas. Perbuatan yang berawal dari pelanggaran yang dapat berakibat merugikan orang lain atau diri sendiri akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak pidana lalu lintas di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan hal-hal mengenai tindak pidana lalu lintas terdapat sebanyak 44 Pasal, yang diatur dalam Bab XX. Ketentuan pidana mulai dari Pasal 273 hingga Pasal 317 Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Definisi kecelakaan lalu lintas menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, pada Pasal 93 ayat (1) dari ketentuan tersebut mendefinisikan kecelakaan lalu lintas adalah : “Suatu peristiwa dijalan baik disangka-sangka dan tidak disengaja yang mana dapat melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya serta dapat mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda dari kecelakaan lalu lintas”.

Menurut **Soerjono Soekamto** Suatu kecelakaan lalu lintas mungkin terjadi dimana terlibat kendaraan bermotor dijalan umum, didalamnya terlibat manusia, benda dan bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera, kerusakan atau

kerugian, disamping itu kecelakaan lalu lintas mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor saja (Soejono Soekamto, 2000).

Menurut **C.S.T Kanssil** Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja yang dapat melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang dapat menimbulkan korban dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas ini bisa terjadi kapan saja dan dimana saja, tidak bisa diprediksi. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya dapat menimbulkan trauma, cedera, luka ringan, luka berat atau kecacatan melainkan dapat mengakibatkan meinggal dunia (C.S.T, Kansil, 1995).

Berdasarkan beberapa definisi diatas kecelakaan lalu lintas dapat dilihat bahwa pada pokoknya mempunyai beberapa unsur dalam kecelakaan lalu lintas. Unsur-unsur dalam kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah adanya sutu peristiwa, terjadi dijalan, adanya unsur ketidaksengajaan, melibatkan kendaraan, dengan atau tanpa pengguna jalan lain, serta mengakibatkan timbulnya korban harta benda dan/atau manusia.

Terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas selalu mengandung suatu unsur ketidaksengajaan dan/atau tidak disangka-sangka, dan apabila suatu kecelakaan terjadi disengaja dan telah direncanakan kecelakaan seperti ini bukan murni kecelakaan lalu lintas, tetapi digolongkan sebagai suatu tindak pidana kriminal penganiayaan atau suatu pembunuhan berencana.

Berdasarkan uraian di atas dapat dikatakan bahwa kecelakaan lalu lintas bukan suatu keadaan yang diinginkan oleh seseorang, kecelakaan lalu lintas merupakan suatu perbuatan yang tidak memiliki unsur kesengajaan, serta

pengemudi yang dianggap gagal dalam menguasai lingkungan jalan. Kecelakaan lalu lintas juga tidak bisa diprediksi kapan dan dimana akan terjadi suatu kecelakaan.

4. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran pidana dibedakan atas dua bentuk yaitu dalam bentuk pelanggaran (*overtredingen*) dan kejahatan (*misdrijven*). Secara teoritis sangat sulit membedakan antara pelanggaran dan kejahatan. Suatu perbuatan dapat disebut pelanggaran apabila perbuatan-perbuatan yang sifatnya melawan hukum dan baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya (Sutrino, 2007). Masyarakat baru menyadari hal tersebut merupakan tindak pidana karena perbuatan tersebut tercantum dalam undang-undang.

Sedangkan kejahatan adalah perbuatan yang bertentangan dengan tata hukum meskipun perbuatan tersebut tidak dirumuskan dalam undang-undang menjadi tindak pidana tetapi orang tidak menyadari bahwa perbuatan tersebut adalah kejahatan dan patut dipidana (C.S.T Kansil, Christine Kansil, 2014). Kata “pelanggaran” ini sangat sering dijumpai khususnya dalam hukum pidana. Sebagaimana diketahui bahwa KUHP terbagi atas tiga buku yaitu buku I yang mengatur mengenai ketentuan umum, buku II yang mengatur mengenai kejahatan, dan buku III yang mengatur mengenai pelanggaran.

Dalam hukum pidana pelanggaran disebut *westdelict* atau delik undang-undang yaitu perbuatan yang melanggar apa yang telah ditentukan oleh undang-undang. Berbeda dengan kejahatan, disini tidak tersangkut sama sekali dengan masalah keadilan (Teguh Prasetyo, 2010, p. 58). Jadi, dapat disimpulkan bahwa

pelanggaran lalu lintas ialah perbuatan yang melanggar apa yang telah ditentukan oleh undang-undang yang berkenaan dengan lalu lintas.

Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum Menurut **Wirjono Prodjodikoro** pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum (Wirjono Prodjodikoro, 2003, p. 33).

Sedangkan menurut **Bambang Purnomo**, mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau kaharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum (Bambang Purnomo, 2002, p. 35). Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya.

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

- Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan
- Menimbulkan akibat hukum.

E. Konsep Operasional

Secara konseptual, maka penulis menjelaskan suatu pengertian beberapa poin yang dapat digunakan dalam penelitian ini guna menjauhi suatu kesalahan pahaman dalam penulisan. Berdasarkan judul diatas, berbagai istilah dijelaskan iyalah yaitu :

“Hukum secara umum adalah himpunan peraturan-peraturan yang mengatur kehidupan bermasyarakat, dibuat oleh lembaga yang berwenang dan bersifat memaksa serta berisi perintah dan larangan yang apabila dilanggar akan mendapatkan sanksi (Windari, 2017, p. 3). Hukum berfungsi untuk melindungi kepentingan-kepentingan manusia dalam hidup bermasyarakat, dengan tujuan menciptakan kehidupan masyarakat yang damai dan sejahtera. Sebagai alat perlengkapan manusia dalam hidup bermasyarakat (Sari & Saloko, 2018, p. 17)”.

“Penegakan Hukum, adalah suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya”. (Arief, Kebijakan Hukum Pidana, 2002, p. 109).

“Tindak Pidana adalah sebagai suatu tindakan atau perbuatan pada tempat, waktu, dan keadaan tertentu yang dilarang atau diharuskan yang diancam dengan pidana oleh undang-undang bertentangan dengan hukum, serta kesalahan dilakukan oleh seseorang yang akan bertanggungjawab”. (Soleman, 2016, p. 10).

“Lalu lintas menurut pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan di ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya”.

“Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa dimana di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan lain dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan atau menyebabkan kerugian seperti harta benda . (pasal 1 angka 24 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan jalan”.

Sebagaimana sudah dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 pada pasal 312 “Tabrak Lari adalah “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah)”.

Hasil dari pemaparan diatas yang sudah diuraikan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 312, bisa ditarik kesimpulan yang mana adanya suatu kejadian kecelakaan atau tabrakan lalu lintas yang membuat korban jatuh, tidak menghentikan kendaraan, langsung melarikan diri setelah terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas, tidak memberikan pertolongan korban, dan tidak memberikan laporan kepada pihak kepolisian terdekat, kemudian yang menabrak tidak bertanggung jawab atas peristiwa yang telah terjadi.

F. Metode Penelitian

1) Jenis dan Sifat Penelitian

Dilihat dari jenis penelitiannya adalah penelitian sosiologis, penelitian jenis ini disebut juga dengan penelitian lapangan yang mana penelitian ini didasarkan pada data yang di peroleh langsung dari penelitian lapangan, dilakukan dengan baik dilalui secara pengamatan (observasi), wawancara (Efendi & Ibrahim, 2016, p. 149).

Penelitian ini jika dilihat dari sifat penelitiannya, bersifat deskriptif, artinya dimana penelitian ini memberikan gambaran informasi sedetail mungkin dari suatu pernyataan yang lengkap dan jelas (Waluyo, 2003, p. 44).

2) Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Polres Rokan Hulu, yang beralamat di Pasir Pengaraian, Kabupaten Rokan Hulu, Riau. Karena tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi khususnya kecelakaan lalu lintas tabrak lari, polres rokan hulu juga memiliki peran penting dan tanggung jawab untuk menjaga serta mengganggu tindak pidana tabrak lari diwilayah hukum polres rokan hulu.

3) Populasi dan Sampel

- a. Populasi adalah keseluruhan atau himpunan obyek dengan ciri yang sama. Populasi dapat berupa himpunan orang, benda (hidup atau mati), kejadian, kasus-kasus, waktu atau tempat, dengan sifat atau ciri yang sama (Bambang Sunggono, 2011, hal. 31), sedangkan sampel adalah himpunan atau bagian populasi.

Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah penegak hukum seperti polisi bagian dari lalu lintas, antara lain :

- 1) Kasatlantas/Kanitlaka Kepolisian Resort Rokan Hulu.
 - 2) Anggota Unit Lakalantas Kepolisian Resort Rokan Hulu.
- b. Sampel yaitu bagian dari populasi yang telah teridentifikasi, maka peneliti menetapkan sampelnya. Sampel merupakan bagian dari populasi yang akan dijadikan objek penelitian. Dalam menentukan sampel penulis menggunakan teknik *Purposive Sampling* yaitu menetapkan sejumlah sampel yang mewakili jumlah populasi yang ada yang kriteria sampelnya itu ditentukan oleh penulis sendiri. Kriteria yang dimaksud adalah responden yang khusus menangani kecelakaan lalu lintas. Secara jelas tentang populasi dan sampel dapat dilihat pada tabel dibawah ini.:

Tabel 1.11
Populasi dan Sampel

Nomor	Responden	Populasi	Sampel
1	Kanit Laka Lantas Polres Rokan Hulu	1	1
2	Anggota Unit Laka Lantas Polres Rokan Hulu	4	3
	Jumlah	5	4

Sumber Data : Polisi Resor Rokan Hulu

4) Sumber Data

a) Data Primer

Merupakan data didapatkan dengan cara diperoleh secara langsung dari penelitian lapangan yakni data yang didapatkan dalam penelitian dilaksanakan di Polres Rokan Hulu.

b) Data Sekunder

Hasil data sekunder adalah bukti yang diperoleh dari buku-buku literature dan mendukung dengan pokok masalah yang dibahas dan peraturan perundang-undangan. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui kepustakaan yang bersifat mendukung data primer,

Bahan Hukum Primer

Yaitu bahan yang bersumber dari penelitian kepustakaan yang diperoleh dari :

- a. Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- c. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

5) **Alat Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data-data dan informasi yang lengkap dan diperlukan oleh penulis dalam penelitian ini, maka digunakan teknik pengumpulan data yang meliputi keterkaitan data baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap penelitian ,pengumpulan data penelitian dilakukan dengan :

- I. Wawancara adalah cara pengumpulan data dengan mengadakan tanya jawab langsung dengan para responden untuk dapat memperoleh data secara langsung dari responden dengan menyiapkan daftar pertanyaan .wawancara dilakukan kepada kaitan laka lant.
- II. Kajian kepustakaan Yaitu penulis mengambil, mengkaji, menelaah dan menganalisis berbagai kutipan dari buku bacaan, literatur, atau buku pendukung yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

6) Analisis Data

Analisis data yaitu suatu cara yang dipakai untuk menganalisis, mempelajari serta mengolah kelompok data tertentu, sehingga dapat diambil kesimpulan yang konkrit tentang permasalahan yang diteliti dan yang dibahas (Arikunto, 1993, p. 205).

Data dan bahan yang telah terkumpul yang diperoleh dari penelitian akan diolah, disusun dan dianalisa secara kualitatif. Pengolahan data secara kualitatif merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif (Soerjono Soekanto, 1986, hal. 32) yaitu apa yang dinyatakan responden (Kanit lantast dan Anggota Unit lakalantast) secara tertulis atau lisan dan fakta-fakta di lapangan diteliti dan dipelajari serta dituangkan pada hasil penelitian ini. Dalam menarik kesimpulan dengan menggunakan metode berfikir deduktif yakni menganalisis dari pernyataan/dalil yang bersifat umum menjadi suatu pernyataan/dalil yang bersifat khusus. Proses yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan karakteristik suatu populasi, meskipun hanya sebagian kecil orang yang diwawancarai. (Ali, 2009, p. 98).

7) Metode Penarikan Kesimpulan

Pada penelitian ini, penulis mengambil kesimpulan dengan menggunakan metode *deduktif* yakni menarik kesimpulan dari bagian umum kepada permasalahan yang lebih khusus.

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum Tentang Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Tabrak Lari

I. Pengertian dan Upaya Penanggulangan Kejahatan

1. Pengertian penanggulangan

Penanggulangan kejahatan adalah menghilangkan yang dapat memicu menjadi faktor-faktor penyebab terjadinya suatu perbuatan tindak kejahatan. Penanggulangan kejahatan atau yang biasa disebut dengan istilah (political criminal) dapat meliputi ruang lingkup yang cukup luas (Barda Nawawi Arief, 2008, p. 39).

Upaya penanggulangan kejahatan melalui sistem peradilan pidana dikenal dengan istilah upaya “penal” yaitu dengan menggunakan peraturan perundang-undangan pidana, dan upaya “non penal” yang penekanannya ditunjukkan pada faktor penyebab terjadinya kejahatan. Keseluruhan penanggulangan kejahatan ini merupakan politik kriminal (kebijakan penanggulangan kejahatan).

Menurut Barda Nawawi Arief, bahwa upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur “penal” lebih menitikberatkan pada “repressive” (penindasan atau pemberantasan) sesudah kejahatan terjadi, sedangkan jalur “non penal” lebih menitikberatkan pada sifat “preventif” (pencegahan atau pengendalian) sebelum kejahatan terjadi (Barda Nawawi Arief, 2008) .

Upaya non penal lebih bersifat preventif lebih kepada pencegahan terjadinya atau timbulnya kejahatan pertama kali. Upaya ini lebih kepada penyuluhan hukum

kepada masyarakat yang dilakukan oleh para penegak hukum maupun masyarakat yang mengerti hukum pada umumnya. Karena sebenarnya mencegah kejahatan lebih baik dari pada mendidik penjahat menjadi lebih baik kembali.

Upaya penanggulangan kejahatan sesungguhnya merupakan upaya yang terus menerus dan berkesinambungan selalu ada. Dalam hal ini dimaksudkannya bahwa setiap upaya penanggulangan kejahatan tidak dapat menjanjikan dengan pasti bahwa kejahatan itu tidak akan terulang kembali atau tidak akan memunculkan kejahatan yang baru. Namun demikian upaya itu harus tetap dilakukan guna untuk lebih menjamin perlindungan dan kesejahteraan suatu masyarakat.

2. Pengertian Kejahatan

Secara etimologis kejahatan merupakan suatu perbuatan manusia yang mempunyai sifat jahat sebagaimana bila orang membunuh, merampok, mencuri dan lain sebagainya. Sutherland menekankan bahwa ciri pokok kejahatan adalah perilaku yang dilarang oleh negara karena merupakan perbuatan yang merugikan Negara dan terhadap perbuatan itu Negara bereaksi dengan hukumnya sebagai pamungkas (Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, 2010, hal. 14).

Penganut aliran sosiologis berpendapat bahwa dalam memberikan pengertian kejahatan harus dimulai dari dengan mempelajari norma-norma kelakuan didalam masyarakat sehingga tidak perlu ada batasan-batasan politik serta tidak selalu terkandung dalam Undang-Undang (Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, 2010, hal. 100). Menurut Kamus Bahasa Indonesia kejahatan adalah perilaku yang bertentangan dengan nilai-nilai dan norma-norma yang

berlaku yang telah disahkan oleh hukum tertulis (hukum pidana) (Firganefi dan Deni Achmad, 2011).

Bambang Poernomo mengatakan bahwa kejahatan adalah perilaku yang bertentangan dengan ikatan-ikatan sosial (anti sosial) atau perilaku yang tidak sesuai dengan pedoman masyarakat. Kejahatan oleh seseorang belum tentu diakui oleh pihak lain sebagai suatu kejahatan juga, jika semua golongan dapat menerima sesuatu itu merupakan kejahatan tapi berat ringannya perbuatan itu masih menimbulkan perbedaan pendapat.

Pengertian perbuatan ternyata yang dimaksudkan bukan hanya berbentuk positif, artinya melakukan sesuatu atau berbuat sesuatu yang dilarang, dan berbentuk negatif, artinya tidak berbuat sesuatu yang diharuskan. Perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai suatu kejahatan berdasarkan hal tersebut maka hanya perbuatan yang bertentangan dari Pasal-Pasal buku kedua adalah perbuatan kejahatan.

Selain KUHP, kita juga mengenal sumber hukum pidana khusus, misalnya Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi, Hukum Pidana Militer dan lain-lain. Perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran adalah bahwa kejahatan merupakan delik hukum, yaitu suatu peristiwa yang bertentangan dengan asas-asas hukum yang hidup didalam keyakinan manusia dan terlepas dari Undang-Undang, sedangkan pelanggaran adalah perbuatan yang melanggar delik Undang-Undang, yaitu suatu peristiwa yang untuk kepentingan umum dinyatakan oleh Undang-undang sebagai hal yang terlarang.

Suatu kenyataan di dalam pergaulan hidup manusia, individu maupun kelompok, sering terdapat adanya penyimpangan-penyimpangan terhadap norma-norma pergaulan hidupnya, terutama terhadap norma yang dikenal sebagai norma hukum. Dalam pergaulan hidup manusia, penyimpangan terhadap norma hukum ini disebut sebagai kejahatan. Sebagai salah satu perbuatan manusia yang menyimpang dari norma pergaulan hidup manusia, kejahatan adalah merupakan masalah sosial, yaitu masalah-masalah di tengah masyarakat, sebab pelaku dan korbannya adalah anggota masyarakat juga.

Hakekat pengertian kejahatan dapat diklasifikasikan atas 3 pengertian yaitu:

- a) Pengertian kejahatan dari sudut pandang yuridis Secara yuridis formal kejahatan adalah bentuk tingkah laku yang bertentangan dengan moral kemanusiaan, merugikan yang bertentangan dengan moral kemanusiaan, merugikan masyarakat, sosial sifatnya dan melanggar Undang-Undang pidana (KUHP). Di dalam KUHP sendiri tak ditentukan pengertian kejahatan, tapi dapat dirumuskan bahwa kejahatan adalah semua bentuk perbuatan yang memenuhi perumusan ketentuan-ketentuan KUHP.
- b) Pengertian kejahatan dari sudut pandang sosiologis Secara sosiologis kejahatan merupakan suatu perilaku manusia yang diciptakan oleh masyarakat, atau dengan kata lain kejahatan adalah semua bentuk ucapan, perbuatan, tingkah laku yang secara ekonomis, politis dan sosio-psikis sangat merugikan masyarakat, melanggar norma-norma susila, dan menyerang keselamatan warga masyarakat (baik yang telah tercakup dalam Undang-Undang maupun yang belum tercantum).

- c) Pengertian kejahatan dari sudut pandang kriminologis Secara kriminologis kejahatan adalah segala perbuatan manusia dalam bidang politis, ekonomi dan sosial yang sangat merugikan dan berakibat jatuhnya korban-korban baik individual maupun korban kelompok atau golongan-golongan masyarakat (Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa, 2010, hal. 100).

Berikut definisi kejahatan dari para ahli kriminologi dan hukum pidana diantaranya :

- a) Sue Titus Reit, bagi suatu rumusan hukum tentang kejahatan maka hal-hal yang perlu diperhatikan antara lain adalah bahwa kejahatan adalah suatu tindakan sengaja. Dalam pengertian ini seseorang tidak dapat dihukum hanya karena pikirannya, melainkan harus ada tindakan atau kealpaan dalam bertindak. Kegagalan untuk bertindak dapat juga merupakan kejahatan, jika terdapat suatu kewajiban untuk bertindak dalam kasus tertentu. Disamping itu pula harus ada niat jahat.
- b) Herman Manheim menganggap bahwa perumusan kejahatan adalah sebagai perbuatan yang dapat dipidana lebih tepat, walaupun kurang informatif, namun ia mengungkapkan sejumlah kelemahan yakni pengertian hukum terlalu luas (Simandjuntak dan Chaidir Ali, 1980, hal. 5).
- c) Donald R Taft, kejahatan adalah perbuatan yang melanggar hukum pidana (a crime is an act forbidden and made punishable by law). Kejahatan secara praktis yaitu pelanggaran atas norma-norma agama, kebiasaan,

kesusilaan yang hidup dalam masyarakat. Kejahatan secara religi adalah pelanggaran atas perintah Tuhan (dosa). Kejahatan secara yuridis yaitu setiap perbuatan ataupun kelalaian yang dilarang oleh hukum publik untuk melindungi masyarakat dan diberi pidana oleh Negara dan nyata-nyata dinukilkan dalam perUndang-Undangan pidana Negara. Ketiga pengertian inilah kejahatan menurut kriminologi karena kriminologi lebih luas dari hukum pidana (Tri Andrisman, 2014, hal. 21).

Apabila kita membaca KUHP ataupun Undang-Undang khusus, kita tidak akan menjumpai suatu perumusan tentang kejahatan. Sehingga para sarjana hukum memberikan batasan tentang kejahatan yang digolongkan dalam beberapa aspek, yakni:

- a) Aspek Yuridis Menurut Moeljatno, kejahatan adalah perbuatan yang oleh aturan hukum pidana dilarang dan diancam dengan pidana, barang siapa yang melanggar larangan tersebut dinamakan perbuatan pidana. Sedangkan menurut R. Soesilo, kejahatan adalah suatu perbuatan tingkah laku yang bertentangan dengan Undang-Undang, untuk dapat melihat apakah perbuatan itu bertentangan atau tidak Undang-Undang tersebut terlebih dahulu harus ada sebelum peristiwa tersebut tercipta (HM Ridwan dan Edimarwan, 1994).
- b) Aspek Sosiologis Kejahatan dari aspek sosiologis bertitik tolak dari pendapat bahwa manusia sebagai makhluk yang bermasyarakat perlu dijaga dari setiap perbuatan- perbuatan masyarakat yang menyimpang dari nilai-

nilai kehidupan yang dijunjung oleh masyarakat (Chainur Arrasjid, 2008, hal. 26).

- c) Aspek Psikologis Kejahatan dari aspek psikologis merupakan manifestasi kejiwaan yang terungkap pada tingkah laku manusia yang bertentangan dengan norma- norma yang berlaku dalam suatu masyarakat. Perbuatan yang bertentangan dengan norma-norma yang berlaku dalam masyarakat tersebut merupakan kelakuan yang menyimpang (abnormal) yang sangat erat kaitannya dengan kejiwaan individu (Chainur Arrasjid, 2008, hal. 31-32).

II. Teori Penyebab Terjadinya Kejahatan

Teori Kejahatan menurut pendapat Bonger lebih menekankan pada kondisi ekonomi pada kemiskinan sehingga menimbulkan demoralisasi pada individu serta membelenggu naluri sosialnya sehingga pada akhirnya membuat individu melakukan tindak pidana (Kartini Kartono, 2001, hal. 108). Kecenderungan berbuat jahat ini mungkin diturunkan dari orang tua atau merupakan ekspresi dan sifat-sifat kepribadian dan keadaan sosial maupun proses-proses lain tidak diperhitungkan dalam menerangkan sebab- sebab kejahatan :

- a) Lambrosian
Teori ini dikenal sebagai istilah “Italian School”, yang dimana berpendapat:
- a. Penjahat sejak lahirnya sudah mempunyai suatu tipe tersendiri.
 - b. Memiliki tipe tersendiri, misalnya; tengkorak asimetris, rahang bawah yang panjang, hidung yang pesek, rambut janggut jarang, tahan sakit.
 - c. Tanda-tanda lahiriah yang merupakan bawaan sejak lahir seperti berbentuk atavisme atau suatu degenerasi terutama epilepsi.
- b) The Psychiatric School atau Aliran Psikiatri

khusus dari tanda badan. Pada aliran ini mengajarkan bahwa gangguan-gangguan emosional yang terjadi dalam hubungan pergaulan kelompok merupakan penyebab kejahatan dan warisan biologis sebagai penyebab kejahatan sudah tidak diakui lagi (Barda Nawawi Arief, 2001, hal. 73)

Terdapat dua faktor dalam Ilmu Kriminologi yang menyebabkan manusia melakukan kejahatan, dua faktor tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Faktor personal ialah faktor biologis yang di dalamnya meliputi (usia, jenis kelamin, keadaan mental, dan lain-lain) dan psikologis (agresivitas, kecerobohan, dan keterasingan)
- b. Faktor situasional, faktor situasional ialah faktor situasi konflik, waktu dan tempat (Made Darma Weda, 1999).

Sedangkan Abintoro Prakoso membagi menjadi dua golongan beberapa unsur yang turut menjadi penyebab terjadinya kejahatan yaitu :

- I. Teori Kriminologi Konvensional
 - a. Teori Bonger, memaparkan ada beberapa macam penyebab kejahatan, yaitu terlantarnya anak-anak, kesengsaraan, nafsu ingin memiliki, demoralisasi seksual, alkoholoisme, rendahnya budi pekerti, dan perang.
 - b. Teori Soedjono Dirdjosisworo, secara kronologis menghubungkan tindakan kriminal dengan beberapa faktor sebagai penyebabnya.
 - c. Teori Thermal, menerangkan bahwa kejahatan yang ditujukan terhadap manusia dipengaruhi oleh iklim panas dan terhadap harta benda dipengaruhi oleh iklim dingin.
 - d. Teori Psikologi hedonistis, menerangkan bahwa manusia mengatur perilakunya atas dasar pertimbangan demi kesenangan dan penderitaan sehingga penyebab kejahatan terletak pada pertimbangan rasional si pelaku.
 - e. Teori Cesare Lombroso, menyatakan bahwa kejahatan disebabkan adanya faktor bakat yang ada pada diri si pelaku (a born criminal).
 - f. Teori kesempatan dari Lacassagne, menyatakan bahwa masyarakat yang memberi kesempatan untuk berbuat jahat.
 - g. Teori Charles Goring, menyatakan bahwa kerusakan mental adalah faktor utama dalam kriminalitas, sedangkan kondisi sosial berpengaruh sedikit terhadap kriminalitas (Wahyu Muljono, 2012).
- II. Teori Kriminologi Modern
 - a. Teori asosiasi diferensial (differential association theory) dari Gabriel Tarde, menyatakan bahwa kejahatan yang dilakukan seseorang adalah hasil peniruan terhadap kejahatan yang ada dalam masyarakat. Sedangkan Edwin H. Sutherland berhipotesis bahwa perilaku

kriminal, baik meliputi teknik kejahatan, motif, dorongan, sikap, dan rasionalisasi yang nyaman, dipelajari melalui asosiasi yang dilakukan mereka yang melanggar norma-norma masyarakat, termasuk norma hukum.

- b. Teori tegang atau anomie (strain theory) dari Emile Durkheim, menerangkan bahwa di bawah kondisi sosial tertentu, norma-norma sosial tradisional dan berbagai peraturan kehilangan otoritasnya atas perilaku. Sedangkan Robert K. Merton menganggap bahwa manusia pada dasarnya selalu melanggar hukum setelah terputusnya antara tujuan dan cara mencapainya menjadi demikian besar, sehingga satu-satunya cara mencapai tujuan adalah melalui saluran yang tidak legal.
- c. Teori kontrol sosial (social control theory), merujuk kepada setiap perspektif yang membahas ikhwal pengendalian perilaku manusia, yaitu delinquency dan kejahatan terkait dengan variabel-variabel yang bersifat sosiologis, yaitu struktur keluarga, pendidikan, dan kelompok dominan. Sedangkan Travis Hirschi memberikan gambaran mengenai konsep ikatan sosial (social bond), yaitu apabila seseorang terlepas atau terputus dari ikatan sosial dengan masyarakat, maka ia bebas untuk berperilaku menyimpang.

III. Pengertian Tabrak Lari

Definisi dari istilah tabrak lari dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, adalah tabrak lari ialah ketika terjadi kecelakaan lalu lintas pelaku tidak bertanggung jawab, dengan membiarkan korban begitu saja tanpa menghentikan kendaraannya, atau tabrak lari. Tabrak lari adalah peristiwa tabrakan yang menabrak meninggalkan korbannya. Tabrak lari merupakan suatu tindakan mengabaikan nilai kemanusiaan sebagai makhluk yang bermoral, yaitu mengabaikan nilai moral manusia yang bertanggung jawab. Tabrak lari termasuk dalam tindak pidana karena merugikan orang lain terutama bagi pengguna jalan (Agus Setiawan, 2017). Salah satu dari nilai moral adalah mengenai pribadi manusia yang bertanggung jawab. Berdasarkan UULLAJ Pasal 312 yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 Ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).”

IV. **Ketentuan Pidana Terhadap Tabrak Lari**

Pidana adalah penderitaan, dan pemidanaan adalah penjatuhan penderitaan kepada pelaku tindak pidana karena telah memberi kerugian bagi para korbannya dengan maksud memberi efek jera bagi pelaku tindak pidana khususnya pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas khususnya tabrak lari. Hukum pidana adalah hukum sanksi, karena dengan bertumpu pada sanksi tersebut hukum pidana difungsikan untuk menjamin keamanan, ketertiban dan keadilan (M. Hamdan, 1997, hal. 131).

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 (M. Hamdan, 1997, hal. 132-133).

Menurut UULLAJ, pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas khususnya tabrak lari diatur dalam:

a. Pasal 310, menyatakan :

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- 4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada Ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

b. Pasal 311, menyatakan :

- 1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- 4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 Ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).

- 5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada Ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

BAB XXI KUHP menyebutkan, yang menyebabkan mati atau luka-luka karena kealpaan terdapat pada Pasal sebagai berikut:

- a. Pasal 359 KUHP “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.
- b. Pasal 360 KUHP
 1. “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.
 2. Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi Rp. 4.500.000,00 (empat juta lima ratus ribu rupiah).

Tabrak lari adalah perbuatan pelaku atau dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor yang meninggalkan korban kecelakaan lalu lintas dan tidak menghentikan kendaraan yang dikemudikannya. Yang seharusnya dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 231 UULLAJ, wajib:

- a. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.
- b. Memberikan pertolongan kepada korban
- c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
- d. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Pengemudi kendaraan yang dikarenakan keadaan memaksa dan tidak dapat menghentikan kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika kecelakaan lain terjadi, keadaan memaksa yang dimaksud ialah situasi yang dapat

mengancam keselamatan diri pengemudi, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi yang tidak memungkinkan untuk memberikan pertolongan.

Namun dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor harus segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat. Jika hal ini tidak juga dilakukan oleh pengemudi yang dimaksud maka berdasarkan Pasal 312 UULLAJ, akan dipidana dengan pidana penjara paling lama tiga tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah). Ketentuan tersebut berbeda dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yakni mengenai pidana penjaranya ataupun sanksinya, yang memuat peraturan yang lebih rinci, dan spesifik (Marye Agung Kusmagi, 2010, hal. 12-13).

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 Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi, “pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari” 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.

Pengertian hukuman lebih luas dari pengertian pidana, jadi pidana termasuk salah satu jenis hukuman. Demikian dapat dikatakan pula bahwa pidana adalah perasaan tidak enak yakni penderitaan dan perasaan sengsara yang dijatuhkan oleh

hakim dengan vonis kepada orang yang melanggar Undang-Undang hukum pidana. Jika dikaitkan dengan pelaku tindak pidana lalu lintas, pidana dapat dijatuhkan adalah pidana penjara, kurungan, atau denda dan selain itu dapat dijatuhkan pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas yang diatur dalam UULLAJ Pasal 312 dan 314.

B. Tinjauan Umum Tentang Undang-Undang Lalulintas Beserta Pengaturannya

A. Sejarah Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda diatur dalam “Werverkeersordonnantie” (Staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya Weverkeersordonnantie tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam Staatsblad 1940 Nomor 72. Kemudian Werverkeersordonnantie dirubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada tahun 1951 dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 Perubahan Dan Tambahan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan (Werverkeersordonnantie, Staatsblad 1933 Nomor 86). Kemudian Selang 15 Tahun kemudian dari berlakunya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kedalam Undang-Undang yang baru serta mencabut peraturan sebelumnya tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka Lahirnya Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong). Undang-Undang Nomor 3

Tahun 1965 ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur LLAJ di Indonesia setelah Indonesia merdeka.

Selanjutnya dibentuklah perubahan atas Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, yang menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Setelah melalui waktu yang cukup lama, dan dengan berlandaskan semangat reformasi dan perubahan, selanjutnya dibentuk lah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bentuk Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan

c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Selanjutnya pada paragraf ke-5 (kelima) pada Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (just culture) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Menurut Bagir Manan Peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang dibuat oleh lembaga Negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum dan dibuat secara sistematis sesuai dengan jenis dan hierarki yang didasarkan pada asas bahwa peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, proses pembentukan undang-undang yang baik, harus diatur secara komprehensif baik mengenai proses perencanaan, penyiapan, pembahasan, pengesahan sampai dengan pengundangan.

Melihat beberapa pemaparan diatas pada dasarnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menjadi pelengkap dari keseluruhan perubahan Undang-Undang mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan berlaku saat ini. Sehingga sebagai

Undang-Undang yang terbaru maka kedudukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memiliki kekuatan dengan berlegitimasi pada asas *lex posterior derogat lex priori* sebagaimana memiliki pengertian bahwa substansial undang-undang yang baru mengalahkan undang-undang yang lama.

B. Tujuan Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Apabila kita melihat dari tujuan terbentuknya atau lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 itu sendiri, pada dasarnya kita dapat melihat dari pertimbangan menimbang yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang antara lainnya menyebutkan:

- a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;

Apabila kita melihat dari isi penjelasan umum dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 5 ayat (3) yang menyebutkan bahwa dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (stakeholders) sebagai berikut:

- a. urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Melihat dari beberapa alasan terbentuknya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diatas, secara singkatnya tujuan dibentuknya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 itu sendiri menurut hemat penulis adalah guna melengkapi peraturan yang telah lalu dikarenakan perubahan dari dinamika kehidupan itu sendiri. Seperti yang diuraikan oleh Bagir Manan bahwa dalam merumuskan suatu rancangan undang-undang yang harus diperhatikan diantaranya adalah untuk apa undang-undang tersebut dibentuk. Sependapat dengan hal tersebut maka penulis menyimpulkan dinamika terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia menjadi salah satu alasan fundamental untuk membentuk perubahan atas Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ada sebelum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dibentuk.

C. Muatan Isi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Muatan isi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 apabila kita merujuk pada BAB I mengenai Ketentuan Umum dan Pada Pasal 1 angka 1 yang menyebutkan bahwa: “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.”

Sehingga menurut hemat penulis secara garis besar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut menjelaskan mengenai:

- a. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan ;
- b. Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan ;
- c. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermodal yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau Bandar udara ;
- d. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung
- e. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah yang digerakkan manusia atau hewan
- f. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat ijin mengemudi
- g. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.

Secara substansial hal yang disebutkan diatas saling terkait antara satu sama lain, mengingat bahwa suatu tindakan dapat saja atau mampu mencederai undang-undang sehingga oleh karenanya muatan isi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut cukup detail menjelaskan beberapa point yang terkait.

Selanjutnya mengenai pihak yang langsung bertanggungjawab terhadap keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagaimana disebutkan pada Pasal 200 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi:

“Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Namun apabila kita membaca isi dari Pasal 200 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 yang menyebutkan: “Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat.” Disana menyebutkan pula “melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat”. Sehingga menurut hemat penulis peran serta masyarakat dalam turut menjaga keamanan lalu lintas juga sangatlah diperlukan, sebagaimana jelas pada Pasal 200 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 diatas. Oleh karenanya kepatuhan terhadap peraturan yang disebutkan diatas perlu dilakukan dengan sebaik-baiknya. Sebagaimana kepatuhan itu sendiri pada dasarnya dapat terbentuk dari adanya kesadaran masyarakat dalam menyikapi peraturan, hal ini disebut kesadaran hukum. Menurut Soerjono Soekanto mengemukakan empat indikator dari kesadaran hukum, yaitu (Soerjono Soekanto, 1982, hal. 140):

- a. Pengetahuan tentang hukum;
- b. Pemahaman tentang hukum;
- c. Sikap terhadap hukum; dan
- d. Perilaku hukum.

Selanjutnya secara singkatnya menurut Soerjono Soekanto menyebutkan bahwa Kesadaran hukum mempunyai beberapa konsepsi, salah satunya konsepsi mengenai kebudayaan hukum. Konsepsi ini mengandung ajaran-ajaran kesadaran hukum lebih banyak memperlakukan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perilaku manusia, baik secara individual maupun kolektif (Soerjono Soekanto, 1982, hal. 217).

Menurut pendapat Achmad Ali, menyatakan kesadaran hukum, ketaatan hukum dan efektifitas hukum adalah tiga unsur yang saling berhubungan. Sering orang mencampur adukkan antara kesadaran hukum dan ketaatan hukum, padahal kedua hal itu, meskipun sangat erat hubungannya, namun tetap tidak persis sama. Kedua unsur itu memang sangat menentukan efektif atau tidaknya pelaksanaan hukum dan perundang-undangan di dalam masyarakat (Achmad Ali, 2009, hlm. 298).

Melihat dari beberapa pendapat diatas, penulis berkesimpulan bahwa kesadaran hukum itu pada dasarnya adalah suatu keharusan yang wajib dilakukan oleh masyarakat pada umumnya, dan bagi para penegak hukum secara lebih khususnya. Sehingga apabila penulis menarik kesimpulan yang lebih sederhana dalam menilai isi dari Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tersebut bawa inti dari Undang-Undang tersebut secara garis besar adalah mengenai pengaturan berlalu lintas dan berkendara yang wajib dipatuhi oleh pihak-pihak yang telah disebutkan oleh Pasal 200 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009.

D. Pengaturan Surat Izin Mengemudi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Pada dasarnya terkait dengan Surat Izin Mengemudi telah dijabarkan secara jelas pada BAB VIII Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 mengenai Pengemudi, yang antara lainnya pada Pasal 77 menyebutkan bahwa:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- 2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:
 - a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
- 3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- 4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.
- 5) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

Selanjutnya terdapat prosedur yang harus dilakukan untuk mendapatkan SIM sebagaimana yang diterangkan pada Pasal 77 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009. Berdasarkan pada Pasal 81 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 menyebutkan:

- 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.
- 3) Syarat administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk;

- b. pengisian formulir permohonan; dan
- c. rumusan sidik jari.
- 4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan
 - b. sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.
- 5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. ujian teori;
 - b. ujian praktik; dan/atau
 - c. ujian keterampilan melalui simulator.
- 6) 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.

Selanjutnya mengenai sanksi untuk orang yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi (SIM) saat pemeriksaan diatur dalam Pasal 288 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), adalah sebagai berikut:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Apabila saat pemeriksaan ternyata diketahui pengemudi membawa kendaraan bermotor tidak mempunyai SIM, maka sanksinya lebih berat sebagaimana diatur dalam Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat

(1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).”

Berdasarkan Pasal 106 ayat (5) jo. Pasal 265 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, SIM dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) memang merupakan hal yang diperiksa oleh petugas polisi lalu lintas dalam hal pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

STNK dan SIM memiliki fungsi yang berbeda. STNK berfungsi sebagai tanda bahwa kendaraan bermotor telah diregistrasi sesuai dengan yang tertera pada Pasal 65 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sedangkan SIM berfungsi sebagai tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol, dan data forensik kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan keterampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (lebih lanjut diatur pada Pasal 1 angka 4 Perkapolri No. 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi). Kemudian, mengenai penyitaan kendaraan bermotor oleh petugas polisi lalu lintas, hal ini terkait dengan kewenangan polisi lalu lintas. Kewenangan petugas polisi lalu lintas tersebut diatur dalam Pasal 260 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

- 1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, 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 perundangundangan;
- 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.

Pada dasarnya cukup banyak permasalahan yang terkait perihal pelanggaran Surat Izin Mengemudi tersebut. Sesungguhnya suatu kebijakan maupun peraturan yang ada seharusnya dilaksanakan oleh oknum-oknum pemerintahan yang berwenang, sebagaimana dalam Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik terdapat beberapa asas yang menurut penulis dapat menjadi patokan dalam menanggapi pelanggaran-pelanggaran yang terjadi terkait dengan prosedural SIM tersebut, antara lainnya adalah Asas Kepastian Hukum dan Asas Tidak Mencampuradukkan Kewenangan, dimana menurut pendapat Ridwan H.R. kedua pengertian dari Asas tersebut adalah sebagai berikut:

1. Asas Kepastian Hukum
Asas kepastian hukum memiliki dua aspek, yang satu lebih bersifat hukum material, yang lain bersifat formal. Aspek hukum material terkait erat dengan asas kepercayaan. Sedangkan aspek yang bersifat formal terkait pada keputusan-keputusan yang menguntungkan, dan harus disusun dengan kata-kata yang jelas.
2. Asas Tidak mencampuradukkan Kewenangan
Asas tidak mencampuradukkan ini menghendaki agar pejabat tata usaha negara tidak menggunakan wewenangnya untuk tujuan lain selain yang telah ditentukan dalam peraturan yang berlaku atau menggunakan wewenang yang melampaui batas.

C. Tinjauan Umum Tentang Wilayah hukum Polres Rokan Hulu

Gambaran Umum Obyek Penelitian

1. Sejarah Ringkas Kabupaten Rokan Hulu

Dahulunya Daerah Rokan Hulu dikenal dengan nama Rantau Rokan atau Luhak rokan hulu, karena merupakan tempat perantauan suku minangkabau yang ada di daerah sumatra barat. Rokan Hulu pada masa ini juga diistilahkan sebagai teratak air hitam yakni rantau timur minangkabau disekitar daerah Kampar sekarang. Hal ini mengakibatkan masyarakat Rokan Hulu saat ini memiliki adat istiadat serta logat bahasa yang masih termasuk kedalam rumpun budaya minangkabau. Sementara disekitar Rokan Hulu bagian sebelah utara dan barat daya terdapat penduduk asli yang memiliki kedekatan sejarah dan budaya dengan etnis batak di daerah padang lawas di provinsi sumatra utara. Sejak masa yang lampau, suku-suku ini telah mengalami melayunisasi dan umumnya mereka mengaku sebagai suku melayu. Setelah kemerdekaan, daerah-daerah yang dijadikan landscape oleh belanda dan jepang tersebut dijadikan sebagai satu daerah kecamatan. Sebelum menguatkan isu pemekaran daerah di indonesia pada tahun 1999, Rokan Hulu tergabung dalam Kabupaten Kampar, Kabupaten Rokan Hulu resmi didirikan pada tanggal 12 oktober 1999 berdasarkan Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999 dan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2003.

2. Admisnistrasi Pemerintahan Kabupaten Rokan Hulu

Sebelum kemerdekaan yakni pada zaman penjajahan belanda. Wilayah rokanhulu terbagi atas 2 daerah :

- I. Wilayah Rokan kanan yang terdiri dari kerajaan tambusai, kerajaan rambah dan kerajaan kepenuhan.
- II. Wilayah rokan kiri yang terdiri dari kerajaan Rokan IV koto, Kuntu Darussalam dan lain-lain.

Penyelenggaraan pemerintahan dikampung diselenggarakan oleh penghulu adat. Berdasarkan permendagri no 60 tahun 2011 Kabupaten Rokan Hulu memiliki Luas Wilayah 7.588.13 km dengan jumlah penduduk sebanyak 513.500 jiwa dan 16 kecamatan dan 7 kelurahan.

3. Visi Kabupaten Rokan Hulu

Menjadikan Rokan Hulu sebagai Kabupaten terbaik di Provinsi Riau dalam rangka menuju Visi Riau tahun 2020.

4. Misi Kabupaten Rokan Hulu

- 1) Peningkatan kinerja aparatur pemerintah meliputi ;
 - a) Pelayanan publik.
 - b) Good governance.
 - c) Clean government;
- 2) Pemberdayaan ekonomi masyarakat.
- 3) Peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM)
- 4) Aktualitas Nilai-Nilai agama dan budaya.
- 5) Ketersediaan infrastruktur meliputi ;
 - a) Transportasi.
 - b) Kesehatan.
 - c) Pendidikan.
 - d) Ekonomi.
 - e) Sosial;

Tabel 1.111 : Nama-Nama Kecamatan di Kabupaten Rokan Hulu
Kecamatan Kelurahan Status Kecamatan

No	Nama Kecamatan	Nama Kelurahan
1.	Bangun Purba	1. Bangun Purba 2. Bangun Purba Barat 3. Purba Timur Jaya 4. Pasir Agung 5. Tangun
2.	Bonai Darussalam	1. Bonai 2. Kasang Mungai 3. Kasang Padang 4. Desa Sontang
3.	Kabun	1. Aliantan 2. Batu Langka Besar 3. Giti 4. Kabun 5. Koto Ranah
4.	Kepenuhan	1. Kepenuhan Barat 2. Kepenuhan Baru 3. Kepenuhan Kota 4. Kepenuhan Raya 5. Ulak Patian

		6. Rantau Binaung Sakti
5.	Kepenuhan Hulu	1. Kepenuhan Jaya 2. Muara Jaya 3. Pekan Tebih 4. Kepenuhan Hulu
6.	Kunto Darussalam	1. Bangun Tujuh 2. Intan Jaya 3. Pasir Indah 4. Kota Intan 5. Kota Lama
7.	Pagaran Tapah	1. Kembang Damai 2. Pagaran Tapah 3. Rimba Jaya 4. Rimba Makmur
8.	Pendalian IV Koto	1. Air Panas 2. Bengkolan Salak 3. Pendalian 4. Suligi
9.	Rambah	1. Babusalam 2. Kota Tengah 3. Pasir Baru 4. Pasir Pengarayan 5. Rambah Tengah 6. Rambah Hulu 7. Rambah Barat 8. Rambah Hilir 9. Rambah Utara
10.	Rambah Hilir	1. Lubuk Krapat 2. Muara Musu 3. Pasir Utama 4. Rambah Hilir Tengah 5. Sejati 6. Serambau
11.	Rambah Samo	1. Karya Mulya 2. Langkitin 3. Lubuk Bilang 4. Lubuk Napal 5. Sei Salak
12.	Rokan IV Koto	1. Asahan 2. Cipang Kanan 3. Cipang Kiri Hilir 4. Lubuk Bendara
13.	Tambusai	1. Batang Kumu 2. Batas 3. Rantau Panjang 4. Sialang Rindang

14.	Tambusai Utara	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bangun Jaya 2. Mahato 3. Mahato Hulu 4. Pagar Mayang
15.	Tandun	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bono Tapung 2. Dayo 3. Koto Tandun 4. Duo Raya
16.	Ujung Batu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ngaso 2. Pematang Tebih 3. Suka Damai 4. Ujung Batu

Penduduk Kabupaten Rokan Hulu pada tahun 2014 adalah 568.576 jiwa pada tahun 2015 adalah 592. 868 jiwa mayoritas penduduk asli kabupaten rokan hulu adalah termasuk salah satu bagian dari rumpun minangkabau.

5. Wilayah Geografis

- a) Letak dan Luas Kabupaten
Rokan Hulu terletak pada garis lintang 00°25'20 - 010°25'41 LU - 1000°02'56 - 1000°56'59 BT. Kabupaten Rokan hulu memiliki Luas wilayah sebesar 7.588,13 Km².
- b) Batas
Kabupaten Rokan hulu memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:
 1. Sebelah Utara : Kabupaten Tapanuli Selatan dan Labuhan Batu Propinsi Sumatra Utara
 2. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar
 3. Sebelah Timur : Kabupaten Bengkalis dan Rokan Hilir
 4. Sebelah Barat : Kabupaten Pasaman dan Pasaman Barat, propinsi Sumatra Barata
- c) Sungai
Kabupaten Rokan Hulu Terdapat beberapa sungai yaitu ; sungai rokan kanan, sungai rokan kiri, sungai tapung, sungai ngaso, sungai batang lubuh, sungai batang sosa dan sungai batang kumu.

6. Sat Lantas Polres Rokan Hulu

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 pemeliharaan keamanan dalam negeri (Kasman

Tasaripa, 2013). Sat Lantas Rokan Hulu merupakan salah satu fungsi kepolisian yang menangani secara khusus tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang ada di wilayah hukum Polres Kabupaten Rokan Hulu Sat Lantas Polres Kabupaten Rokan Hulu dipimpin oleh seorang Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasat Lantas) dan bertanggung jawab langsung kepada Kepala Kepolisian Resort Kabupaten Rokan Hulu (Kapolres Rokan Hulu) selaku pimpinan langsung di Polres Kabupaten Rokan Hulu.

7. Visi dan Misi Sat Lantas Polres Rokan Hulu

a. Visi

Polantas yang mampu menjadi pelindung, pengayom pelayanan masyarakat yang selalu dekat dan bersama-sama dengan masyarakat serta sebagai aparat penegak hukum yang profesional yang selalu menjunjung tinggi supremasi hukum dan hak azazi manusia memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

b. Misi

- 1) Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan para pemakai jalan sehingga para pemakai jalan aman selama dalam perjalanan dan selamat sampai tujuan.
- 2) Memberikan bimbingan kepada masyarakat lalu lintas melalui upaya preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan serta kepatuhan kepada ketentuan kepada peraturan lalu lintas.
- 3) Menegakkan peraturan lalu lintas secara profesional dan proporsional dengan menjunjung tinggi supermasi hukum dan HAM.
- 4) Memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dengan memperhatikan norma-norma dan nilai hukum yang berlaku.
- 5) Meningkatkan upaya konsolidasi kedalam sebagai upaya menyamankan misi polantas.

8. Pembantu Sat Lantas dalam melaksanakan tugas.

- a. Urusan Pembina Operasional (Ur Bin Ops), yang bertugas melaksanakan pembinaan lalu lintas, melakukan kerjasama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu lintas, melakukan kerjasama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu lintas, pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan Kamseltibcar, perawatan dan pemeliharaan peralatan kendaraan;

- b. Urusan administrasi dan ketatausahaan (Urmintu), yang bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan;
- c. Unit pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patoli (Turjawali), yang bertugas melaksanakan kegiatan turjawali dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.
- d. Unit pendidikan masyarakat dan rekayasa (Dikyasa), yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan dikmas lantas;
- e. Unit registrasi dan identifikasi (Regident), yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi; dan
- f. Unit kecelakaan (Laka), yang bertugas menangani kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

9. Dinas Perhubungan Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat.

Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat sebagai pembantu unsur pelaksana mempunyai tugas pokok memberi petunjuk, membagi tugas, membimbing, memeriksa, mengoreksi, mengawasi dan merencanakan kegiatan operasional urusan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, meliputi: penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan , penyusunan dan penetapan kelas jalan pada jaringan jalan , penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan , penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan . Untuk menyelenggarakan tugas pokok Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat, mempunyai fungsi:

- a. Perencanaan kegiatan kerja Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat.
- b. Pemberian petunjuk pelaksanaan urusan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, meliputi :
 - a) Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan
 - b) Penyusunan dan penetapan kelas jalan pada jaringan jalan

- c) Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan , penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan , penyelenggaraan andalalin di jalan.
- c. Pembagian tugas pelaksanaan seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat.
- d. Pembimbingan pelaksanaan tugas Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat.
- e. Pemeriksaan dan pengawasan pelaksanaan urusan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, meliputi : penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan , penyusunan dan penetapan kelas jalan pada jaringan jalan , penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan , penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan , penyelenggaraan andalalin di jalan.
- f. Pengoreksian pelaksanaan tugas Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat.
- g. Pengawasan bawahan dalam lingkup bidang tugasnya.
- h. Pelaporan pelaksanaan tugas Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Darat.
- i. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya berdasarkan arahan atasan dalam lingkup bidang tugasnya.

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tabrak Lari merupakan kecelakaan lalu lintas yang pelakunya tidak bertanggungjawab, dengan membiarkan korbannya begitu saja tanpa menghentikan kendaraannya. Tidak dapat dipungkiri bahwa tabrak lari bisa terjadi kapan saja dan dimana saja seperti halnya yang terjadi di wilayah Hukum Polres Rokan Hulu. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak kekurangan mengenai fasilitas dan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Permasalahan dalam skripsi ini adalah:

A. **Faktor penyebab terjadinya tabrak lari di wilayah Hukum Polres**

Rokan Hulu

Belakangan ini sangat banyak orang menggunakan kendaraan untuk kebutuhan transportasi. Peningkatan dari jumlah kendaraan dari tahun ke tahun selalu mengalami penambahan/peningkatan sehingga hal tersebut mempengaruhi kehidupan dalam berlalu lintas dan mengalami beberapa permasalahan antara lain terjadinya kecelakaan lalu lintas tabrak lari.

Hal ini bisa saja terjadi akibat dari kelalaian pengemudi dari kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang sudah ada demi keamanan, kelancaran, dan keselamatan dalam berlalu lintas. Oleh karena itu, perlu diketahui mengapa di Indonesia tingkat kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas masih tergolong rendah.

Berbicara terkait kasus kecelakaan lalu lintas tersebut tidak lain yang sering kali ditemukan dalam lapangan kecelakaan lalu lintas terjadi disebabkan oleh

faktor kelalaian baik itu kelalain dari pengemudi dan pengendara kendaraan bermotor. Seperti hal nya kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan umum KM 145/146 kelurahan ujungbatu kecamatan ujung batu pada bulan Juli 2019 antara SPM Honda Kharisma Nomor Polisi BM 4714 ME, warna Abu-abu yang dikendarai AA, dan KBM L300 yang tidak diketahui nomor polisinya yang mengakibatkan korban mengalami luka-luka. Diduga karena kelalaian dan kurang hati-hatinya pengendara sepeda motor saat hendak mendahului mobil KBM L300, yang menyebabkan tersenggolnya pengendara motor oleh mobil L300 tersebut. Setelah terjadi kecelakaan tersebut diduga pengemudi mobil L300 tersebut melarikan diri dari tanggung jawab tanpa memberhentikan kendaraan yang dikemudikannya dan tanpa memberikan pertolongan terhadap korban. Dimana dalam kasus tersebut kelalaian tidak sepenuhnya dilakukan oleh pengemudi mobil.

Adapun beberapa hal dari hasil wawancara dengan kanit laka lintas yang mungkin menjawab penyebab rendahnya kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas.

1. Minimnya Pengetahuan Mengenai Rambu Lalu Lintas

Tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui Peraturan-peraturan lalu lintas. Arti dari marka dan Rambu-rambu lalu lintas belum sepenuhnya dipahami oleh pengemudi di jalan raya. Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka dan Rambu-rambu lalu lintas ditambah pada saat ujian memperoleh SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan dari pada mengikuti seluruh

prosedur. Tidak banyak pengemudi meski sudah mempunyai SIM namun masih sering malukan pelanggaran di jalan raya.

2. Hanya Patuh Ketika Ada Petugas

Seperti yang telah disampaikan oleh bapak kanit pores rokan hulu tingkat kepatuhan terhadap aturan lalu lintas masih kurang. Ini juga menjadi kebiasaan kebanyakan orang Indonesia. Kita ambil contoh, seorang pengemudi tidak akan melanggar lalu lintas ketika ada polisi yang sedang mengatur arus lalu lintas di simpang jalan atau ada polisi yang sedang jaga di pos dekat simpang tersebut. Namun bila tidak ada polisi, diabisa langsung lancap gas.

3. Memutar Balikkan Ungkapan Sering kita mendengar," Peraturan diperbuat untuk dilanggar". Ini sangat menyedihkan. Akan tetapi entah bagaimana ungkapan ini sangat melekat di benak orang Indonesia. Sehingga sebagian kita banyak yang sangat ingin menerapkannya. Maka jangan heran jika banyak pengendara kendaraan di jalan raya melakukan pelanggaran lalu lintas. Padahal, pelanggaran tersebut sejatinya berbanaya bagi diri mereka sendiri maupun bagi pengendara lainnya.

4. Tidak Memikirkan Keselamatan Diri Atau Orang Lain

Pemerintah telah mewajibkan beberapa standar keselamatan pengemudi saat mengemudikan kendaraannya seperti wajib memasang safety belt untuk pengemudi roda empat dan wajib memakai helm, kaca spion tetap terpasang, dan menyalakan lampu pada siang hari bagi roda dua.

Kemudian kanit laka lintas memberikan sebab akibat dari melanggar aturan yang telah dibuat serta telah ditetapkan akan menimbulkan suatu kecelakaan lalu lintas bahkan bisa terjadi tabrak lari bagi pengendara di jalan raya. Adapun faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang khususnya tabrak lari yaitu:

1. Faktor Personal

Kelalaian pengemudi kendaraan yang disebabkan kurangnya konsentrasi dalam mengemudi, keadaan kendaraan yang tidak layak dan keadaan jalan dimana pelaku tidak sengaja atau tidak ada niat menabrak korban. Kurangnya pemahaman masyarakat terhadap tabrak lari yang dianggap sebagai kecelakaan biasa dan kurangnya pengetahuan masyarakat harus melakukan apa ketika terjadi sebuah kecelakaan.

a. Kelalaian (culpa)

Kelalaian merupakan salah satu bentuk yang timbul karena pelakunya tidak memenuhi standar yang telah ditentukan menurut undang-undang, kelalaian itu terjadi dikarenakan perilaku orang itu sendiri. Kelalaian dalam hukum pidana terbagi dua yaitu :

- i. Kelalaian perbuatan, apabila hanya dengan melakukan perbuatannya sudah merupakan suatu peristiwa pidana, maka tidak perlu melihat akibat yang timbul dari perbuatan itu tersebut sebagaimana ketentuan dalam pasal 205 KUHPidana.
- ii. Kelalaian akibat, merupakan suatu peristiwa pidana kalau akibat dari kelalaian itu sendiri sudah menimbulkan akibat yang dilarang

oleh hukum pidana, misalnya cacat atau matinya orang lain sebagaimana diatur dalam pasal 359,360,361 KUHPidana.

Sedangkan kelalaian itu sendiri memiliki beberapa unsur antara lain :

- i. Pelaku berbuat lain dari apa yang seharusnya diperbuat menurut hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis, sehingga sebenarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum.
- ii. Pelaku telah berlaku kurang berhati-hati, ceroboh dan kurang berpikir panjang.
- iii. Perbuatan pelaku itu dapat dicela, oleh karenanya pelaku harus bertanggung jawab atas perbuatan akibat yang telah dilakukan.

Sedangkan menurut D.Schaffmeister, N. Keijzer dan E. PH. Sutorius, skema kelalaian atau Culpa yaitu:

- i. Culpa lata yang disadari (alpa)

Conscious: kelalaian yang disadari, contohnya antara lain sembrono (roekeloos), lalai (onachtzaam), tidak acuh. Dimana seseorang sadar akan resiko, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi.

- ii. Culpa lata yang tidak disadari (lalai)

Unconscious : kelalaian yang tidak disadari, contohnya antara lain kurang berpikir (onnadentkend), lengah (onoplettend), dimana seseorang seyogyanya harus sadar dengan resiko, tetapi tidak demikian.

Jadi kelalaian yang disadari terjadi apabila seseorang tidak melakukan suatu perbuatan, namun dia sadar apabila dia tidak melakukan perbuatan tersebut, maka akan menimbulkan akibat yang dilarang dalam hukum pidana. Sedangkan Kelalaian yang tidak disadari terjadi apabila pelaku tidak memikirkan kemungkinan adanya suatu akibat atau keadaan tertentu, dan apabila ia telah memikirkan hal itu sebelumnya maka ia tidak akan melakukannya.

2. Faktor Manusia (Human Error)

Manusia selaku pelaku utama dalam kecelakaan lalu lintas. Dari permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kecelakaan yang terjadi di jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas di jalan raya baik manusia sebagai pengemudi maupun manusia sebagai pengguna jalan raya umumnya. Hal tersebut dapat dikarenakan antara lain adanya pengaruh dari dalam jiwa manusia itu sendiri yang dapat diuraikan dalam beberapa bagian :

a. Kelalaian pada korban

Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga disebabkan karena kelalaian korban. Misalnya pada korban yang mengendarai kendaraan yang tidak memperhatikan kecepatan kendaraannya melaju terlalu kencang tanpa memperhatikan kendaraan yang ada disekelilingnya yang akibatnya sipengendara tersebut mengalami kecelakaan. Selain kelalaian pengemudi kendaraan dalam berkendara yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pemakai jalan lainnya yaitu pejalan kaki juga sering lalai. Misalnya pejalan kaki yang berjalan ditengah-tengah jalan raya atau

memotong jalan dengan tidak memperhatikan adanya kendaraan yang akan melintas. Jika pengemudi kendaraan menabrak pejalan kaki pada posisi pertengahan jalan berarti bahwa pejalan kaki sementara memotong jalan lalu digilas kendaraan. Kenyataan tersebut memperlihatkan lalainya pejalan kaki tersebut memakai jalan raya dan dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas tabrak lari. Apabila pejalan kaki tersebut berjalan ditengah-tengah jalan, maka besar kemungkinan ia ditabrak oleh kendaraan, demikian pula apabila ia pada saat menyeberangi jalan tidak memperhatikan bahwa ada kendaraan dengan kecepatan tinggi akan lewat, maka hal tersebut dapat mengakibatkan timbulnya luka-luka bahkan kematian pada seseorang.

b. Ketidak hati-hatian pelaku

Ketidak hati-hatian dalam berkendara menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas tabrak lari. Seseorang yang tidak hati-hati dalam berlalu lintas memiliki tingkat resiko kecelakaan yang tinggi, hal ini diungkapkan oleh anggota Sat Lantas Polres Rokan Hulu. Menurutnya masih banyak pengguna jalan raya yang masih kurang berhati-hati saat berkendara, misalnya melaju dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam keadaan mengantuk, tidak memberi isyarat ketika akan membelok, tidak menyalahkan lampu dan lain-lain.

Selain faktor internal yaitu faktor yang bersumber dari dalam diri seseorang seperti yang telah dijelaskan di atas kecelakaan lalu lintas tabrak lari juga

dipengaruhi oleh faktor eksternal yaitu faktor yang bersumber dari luar diri seseorang.

3. **Faktor Situasi atau Kondisi Jalan**

a. Faktor jalan

Kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak, berlubang-lubang, batu-batu, licin terutama diwaktu hujan. Kondisi jalan yang rusak atau berlubang dan Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadin lebih jauh dan jalan menjadi lebih licin. Selain itu, jarak pandang juga terganggu dengan adanya asap dan kabut, terutama di daerah pegunungan. Hal ini mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek yang dapat membahayakan pengguna jalan Pada umumnya kendaraan sepeda motor merupakan kendaraan yang sangat mudah terlibat kasus tabrak lari. Faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan Suwardjoko kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas tabrak lari seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para punga jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas. Beberapa indikator faktor jalan yang beepotensi menimbulkan permasalahan terdapat keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas antara lain :

1. Prasarana Jalan yang dioperasikan harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana tercantum dalam Pasal 8 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 menyatakan bahwa: Untuk Keselamatan, Keamanan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan :

- a. Rambu-rambu
 - b. Marka jalan
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas
 - d. Alat pengendali dan alat pengaman pemakai jalan
 - e. Alat pengawasan dan pengamanan jalan
 - f. Ada fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan
2. Lokasi jalan
- a. Dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan)
 - b. Luar kota (perdesaan, penghubung antar daerah)

Akibat dari Kondisi jalan yang sepi dan tidak banyak saksi serta dilengkapi oleh rambu-rambu lalu lintas sehingga memungkinkan pelaku kecelakaan lalu lintas tabrak lari untuk kabur dari tanggung jawabnya. Pelaku sengaja meninggalkan korban karena pelaku ingin lepas dari tanggung jawab hukuman yang akan diterima. Situasi di lingkungan lokasi kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan Pengemudi kendaraan karena dalam keadaan memaksa dan tidak dapat menghentikan kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika kecelakaan terjadi, maksud keadaan memaksa yaitu situasi

yang dapat mengancam keselamatan diri pengemudi, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi yang tidak memungkinkan untuk memberikan pertolongan kepada korban (Wurara, 2015).

B. Upaya penanggulangan tabrak lari di wilayah Hukum Polres Rokan Hulu

Pihak kepolisian dalam hal penanganan kecelakaan lalu lintas yang khususnya tabrak lari yang telah diprosedurkan yang biasa seperti petunjuk-petunjuk dari polda maupun rencana kerja bulanan. Rencana kerja kepolisian sebagaimana telah disampaikan oleh kanit laka lintas polres rohul tersebut antaranya terdiri dari bebrapa upaya yaitu :

1. Upaya Pre-Emtif

Upaya Pre-Emtif adalah upaya-upaya awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan kejahatan secara pre-emptif adalah menanamkan nilai-nilai/norma-norma yang baik sehingga norma-norma tersebut terinternalisasi dalam diri seseorang. Meskipun ada kesempatan untuk melakukan pelanggaran/kejahatan tetapi tidak ada niatnya untuk melakukan hal tersebut, maka tidak akan terjadi kejahatan. Jadi dalam upaya ini faktor niat menjadi hilang meskipun ada kesempatan.

Upaya yang dilakukan berupa kegiatan-kegiatan edukatif dengan sasaran mengetahui faktor-faktor penyebab, pendorong, dan faktor peluang dari

pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas, sehingga tercipta suatu kesadaran, kewaspadaan, daya tangkal serta terbina dan terciptanya kondisi perilaku atau norma hidup taat pada peraturan. Kegiatan ini pada dasarnya berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan pola hidup sederhana dan kegiatan positif terutama bagi remaja atau pemuda dengan kegiatan-kegiatan yang bersifat positif dan kreatif.

Selain itu lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang ancaman pidananya lebih berat dari undang-undang sebelumnya menjadi bukti keseriusan pemerintah dan instansi penegak hukum dalam upaya pemberantasan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Upaya-upaya pre-emptif yang dilakukan oleh pihak kepolisian antara lain, yaitu memberikan penyuluhan dan bimbingan di masyarakat dan sekolah-sekolah mulai dari tingkat dasar sampai tingkat lanjutan mengenai pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, melakukan kerja sama yang baik antara masyarakat termasuk orang tua, guru dan polisi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan melakukan kerjasama dengan lembaga-lembaga swadaya masyarakat untuk melaksanakan penyuluhan-penyuluhan dan pemahaman hukum kepada pelajar dan warga masyarakat tentang dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan sanksi berat bagi pelaku pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian.

Upaya pemberantasan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain dapat juga di lihat dari banyaknya spanduk-spanduk atau baliho-baliho

yang terpampang di pinggir-pinggir jalan dan tempat-tempat umum yang mengajak orang untuk taat dan patuh terhadap peraturan lalu lintas.

2. Upaya Preventif

Upaya preventif adalah upaya non penal (pencegahan, penangkalan, pengendalian) seperti pepatah didalam ilmu kedokteran yaitu mencegah lebih baik dari pada mengobati. Jadi sebelum kejahatan terjadi, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Dari hasil wawancara yang telah penulis lakukan bersama bapak kanit laka lintas polres rohul demi terciptanya lalu lintas yang aman dan tertip harus dengan upaya preventif yaitu dengan cara melakukan upaya-upaya sebagai berikut

a. Rambu-rambu lalulintas

Sesuai dengan fungsi rambu-rambu lalulintas yakni merupakan suatu alat dalam rangka untuk menunjang lancarnya kegiatan berlalu lintas dimana rambu-rambu ini merupakan petunjuk bagi para pengemudi didalam mengemudikan kendaraan di jalan raya Agar selamat dan tidak dapat menimbulkan suatu kecelakaan yang khususnya tabrak lari.

b. Penyuluhan

Dalam rangka untuk meningkatkan kesadaran hukum, pihak kepolisian juga sering mengadakan penyuluhan-penyuluhan hukum termasuk diantaranya penyuluhan untuk meningkatkan kesadaran dalam berlalu lintas.

c. Perolehan SIM (Surat Izin Mengemudi)

Pemberian izin mengemudi juga merupakan salah satu upaya dalam mengurangi terjadinya suatu peristiwa kecelakaan berlalu lintas.

d. Razia

Usaha lain dari pihak kepolisian lalu lintas yaitu mengadakan pemeriksaan terhadap kendaraan-kendaraan dan kelengkapannya. Hal ini merupakan sesuatu hal penting dilakukan karena pengemudi harus melengkapi surat-suratnya, kemudian harus mematuhi peraturan-peraturan lalu lintas, karena melalui razia ini kepatuhan pengemudi harus diperhatikan dengan demikian para pengemudi harus lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan di jalan raya sekaligus juga menekan terjadinya suatu tindakan tindak pidana pencurian. Apabila para pengemudi tidak melengkapi surat-surat kendaraannya maka pihak kepolisian akan melakukan tilang kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas.

3. Upaya Represif

Upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur penal lebih menitikberatkan pada sifat “repressive” penindasan, pemberantasan /penumpasan sesudah kejahatan terjadi. Dengan penjatuhan atau pemberian sanksi pidana maka pemerintah mengeluarkan undang-undang nomor 1 tahun 1960 tentang pemberatan hukuman yang di ancam oleh pasal 359 dan pasal 360 KUHPidana yang berbunyi

- a. Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapatkan luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.
- b. Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit-penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau kurungan enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus ribu rupiah.

Sehingga dengan pemberatan hukuman tersebut nantinya dapat mengurangi peristiwa kecelakaan lalu lintas. Pihak kepolisian juga melakukan berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan yang mengikutsertakan masyarakat dalam mencegah terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang khususnya tabrak lari. Upaya represif yaitu dengan menjatuhkan hukuman pidana terhadap pelaku tabrak lari. Namun dalam fakta yang ada upaya represif masih sulit dilakukan oleh Aparat kepolisian Lalu Lintas Polres Rokan Hulu karena kendala/hambatan, hal ini dikarenakan pihak Satlantas memiliki hambatan dalam mengungkap pelaku tabrak lari dikarenakan kurang lengkap bukti yang didapatkan pada saat olah TKP seperti hal minimnya sarana dan prasarana seperti kurangnya alat tranporstasi dan alat telekomunikasi serta kurangnya kesadaran masyarakat dalam beretika lalu lintas. Kemudian lambat memberikan laporan bahwa telah terjadinya suatu peristiwa kecelakaan kemudian pada saat melakukan olah tkp pihak kepolisian tidak mendapatkan data yang sempurna dikarenakan kurangnya saksi memberikan informasi kejadian yang telah terjadi dan tidak

mendapatkan pelaku pada saat terjadinya kecelakaan dikarenakan pelaku melarikan diri untuk tidak bertanggung jawab.

Adapun tugas dari Polisi dalam menentukan pelaku atau korban tersebut terbukti bersalah atau tidak perlu melakukan penyidikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini. Petugas kepolisian akan melakukan Olah TKP (Tempat Kejadian Perkara) untuk mencari bukti-bukti serta informasi-informasi dari pihak-pihak yang terkait dalam kasus ini agar dapat menentukan penyelesaian dari kasus ini. Prosedur polisi dalam melakukan olah TKP (Tempat Kejadian Perkara), yaitu:

- a. Mendatangi langsung tempat kejadian serta melihat situasi yang ada di tempat kejadian. Mencari tau informasi korban dan pelaku, Bagaimana kondisi korban serta memberikan pertolongan secara medis kepada korban maupun. Mendatangi Langsung tempat kejadian ini dilakukan untuk mengetahui seberapa besar kecelakaan akibat dari yang telah terjadi, serta polisi langsung memeriksa bukti-bukti dilokasi kejadian.
- b. Mencatat semua informasi fisik, seperti posisi korban dan kendaraan tersebut, tanda-tanda tergelincir, tanda-tanda yang dibuat oleh bagian kendaraan yang rusak, barang-barang yang berserakan, tingkat kerusakan pada kendaraan, kondisi jalan serta cuaca pada saat kejadian. Tanda-tanda tergelincir merupakan petunjuk yang paling penting dalam penyelidikan kecelakaan, polisi bisa menentukan percepatan, arah perjalanan, titik benturan polisi dalam melakukan pengukuran tersebut tidak boleh menebak

dan harus menggunakan alat karena hal itu penting untuk memberikan laporan di kepolisian atau memberikan kesaksian di pengadilan.

- c. Mencari saksi dan Mencatat saksi-saksi di TKP (Tempat Kejadian Perkara), polisi akan berusaha mencari saksi untuk menanyakan bagaimana proses kejadian serta yang mengetahui terjadinya kecelakaan tersebut untuk mengetahui korban dan pelaku yang melarikan diri setelah terjadinya kecelakaan. Karena informasi informasi serta keterangan-keterangan yang didapat dari para saksi akan sangat bermanfaat bagi polisi untuk menjadi pertimbangan dalam penyelesaian kasus kecelakaan tersebut. Pernyataan-pernyataan dari para saksi-saksi tersebut merupakan catatan permanen, catatan itu bisa digunakan untuk menuntut sejumlah pelanggaran seperti kecelakaan yang mengakibatkan kematian karena lalai, tabrak lari, mengemudi dibawah pengaruh minuman keras atau obat-obatan terlarang.
- d. Tindak Lanjut Laporan Kecelakaan, Dari beberapa kasus kecelakaan yang telah terjadi, sebagian besar penyelidikan dapat diselesaikan dilokasi kecelakaan. Namun apabila kecelakaan yang menyebabkan pelaku melarikan diri hilang dari tanggung jawab pihak polisi akan terus melakukan penyelidikan hingga menanyakan keterangan kepada saksi yang ada dilokasi bagaimana ciri-ciri dari kendaraan yang dikemudikan oleh pelaku dan menanyakan nomor polisi untuk ditindak lanjuti, serta yang mengakibatkan korban luka atau tewas ditempat penyelidikan, lokasi tersebut harus ditindak lanjuti dengan penyelidikan-penyelidikan di rumah sakit atau tempat pretek dokter untuk menentukan tingkat keseriusan luka

tersebut. Karena hal tersebut merupakan salah satu cara untuk mendapatkan informasi yang akurat tentang penyebab kematian dan sifat dari luka tersebut. Polisi wajib memantau para korban yang terluka sampai mereka keluar dari Rumah Sakit. Pemantauan ini memiliki tujuan untuk mengetahui korban masih hidup atau meninggal dunia sehingga Polisi mempermudah laporan.

Tidak hanya olah TKP saja penyidik kepolisian juga melihat apakah pengendara sudah menggunakan prinsip kehati-hatian atau belum. Ukuran hati-hati ini dilihat dari jarak pengendara dengan pengendara lainnya, kecepatan yang digunakan oleh pengendara, apakah pengendara sudah mematuhi rambu-rambu lalu lintas atau belum serta adakah perhatian yang dilakukan oleh pengendara terhadap situasi disekelilingnya. Penyidik dalam menentukan seseorang menjadi tersangka harus didasari dengan bukti-bukti yang cukup. Bukti-bukti yang dimaksud selain melihat dari Sket TKP dan keterangan saksi, atau keterangan dari yang terlibat dalam kecelakaan, penyidik juga melihat dari pemenuhan unsur-unsur Pasal yang dikenakan kepada tersangka.

Dalam menangani suatu perkara kecelakaan lalu lintas hingga mengakibatkan matinya seseorang apabila penyidik telah menetapkan seseorang tersangka tidak langsung dilimpahkan ke Kejaksaan. Penyidik masih memberikan kesempatan untuk dilakukan proses penyelesaian perkara di luar pengadilan dengan jalan musyawarah atau mediasi atas kesepakatan kedua belah pihak. Meskipun musyawarah untuk ganti rugi ini wajib diberikan oleh pihak tersangka

dengan tidak menggururkan tuntutan perkara pidana, tetapi penyidik dapat mengesampingkan itu dengan dasar asas manfaat.

Adapun harapan yang disampaikan oleh bapak kanit laka lintas polres rokan hulu yaitu demi terciptanya berlalu lintas yang aman, selamat dan tertib harus mematuhi aturan lalu lintas seperti mengikuti prosedur yang telah dibuat sehingga mendapatkan kenyamanan saat mengemudikan kendaraan dan dapat mengurangi dampak yang tidak diinginkan seperti hal kecelakaan.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis dan telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan yaitu:

- 1) Faktor penyebab terjadinya tabrak lari di wilayah Hukum Polres Rokan hulu disebabkan oleh dua faktor yang pertama adalah :
 - a) faktor personal yaitu kelalaian pengemudi kendaraan serta masyarakat beranggapan bahwa tabrak lari merupakan kecelakaan biasa, sehingga pelaku tabrak lari yang mengalami syok serta bingung harus berbuat apa tidak melapor kepada kantor polisi terdekat atas kejadian yang terjadi.
 - b) faktor situasional, pelaku tabrak lari meninggalkan korbannya dikarenakan beberapa hal seperti pengguna jalan yang terlibat ingin lepas dari tanggung jawab hukum, serta adanya situasi atau keadaan yang memaksa di lingkungan kecelakaan yang mengancam keselamatan pelaku tabrak lari itu sendiri.
- 2) Upaya yang dilakukan Satlantas Polres rokan Hulu dalam menanggulangi tabrak lari diantaranya menggunakan :
 - a) upaya pre-emptif yaitu berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan,
 - b) upaya preventif yaitu dengan melakukan penyuluhan, melakukan tilang kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas, meningkatkan operasi kepolisian (razia) kendaraan bermotor secara berkala, dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan.
 - c) upaya represif yaitu dengan menjatuhkan pidana terhadap pelaku tabrak lari. Namun dalam fakta yang ada upaya represif masih sulit dilakukan oleh pihak Satlantas, hal ini dikarenakan pihak Satlantas memiliki hambatan dalam mengungkap pelaku tabrak lari.

B. Saran

Berdasarkan simpulan sebagaimana telah dikemukakan diatas, maka dalam kesempatan ini disarankan sebagai berikut :

1. Aparat Satuan Lalu Lintas Polres Rokan Hulu agar terus sebaiknya meningkatkan pelayanan sosialisasi dan penyuluhan kepada seluruh

lapisan masyarakat tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar dan melakukan operasi kepolisian (razia) kendaraan bermotor secara berkala yang tidak memenuhi standar sesuai dengan prosedur atau aturan yang berlaku agar tingkat kecelakaan tabrak lari di Wilayah hukum polres Rokan Hulu dapat berkurang setiap tahunnya dan menambah personil/Petugas dilapangan untuk melakukan penjagaan lebih intensif khususnya ditempat-tempat yang rawan akan terjadinya tabrak lari.

2. Perlu adanya kesadaran masyarakat untuk taat pada aturan hukum dan aturan yang berlaku agar tingkatan pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan terjadinya tabrak lari dapat berkurang dan lebih meningkatkan kesadaran hukum dalam bentuk meningkatkan pengetahuan berlalu lintas yang baik dan benar guna untuk mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR KEPUSTAKAAN

Buku-buku

- A Gumilang. (1993). *Kriminalistik*. Bandung: Angkasa.
- A.S. Alam dan Amir Ilyas. (2010). *Pengantar Kriminologi*. Makassar: Pustaka Refleksi.
- Achmad Ali. (2009, hlm. 298). *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*. Jakarta: Kencana.
- Ali, Z. (2009). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Andre Ata Ujan. (2009). *Filsafat Hukum, Membangaun Hukum Membela Keadilan*. Yogyakarta: Kanisius.
- Arief, B. N. (2002). *Kebijakan Hukum Pidana*. Bandung: Pt.Citra Aditya Bakti.
- Arikunto, S. (1993). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bambang Purnomo. (2002). *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Bambang Sunggono. (2011). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: sinar grafika.
- Barda Nawawi Arief. (2001). *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Barda Nawawi Arief. (2008). *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum pidana dalam Penanggulangan kejahatan*. (hal. 39-40). jakarta: media group.
- Barda Nawawi Arief. (2008). *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*. jakarta: media group.
- C.S.T Kansil, Christine Kansil . (2014). *Memahami Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU No.10 tahun 2004)* . Jakarta: Pradya Paramita.
- C.S.T, Kansil. (1995). *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Chainur Arrasjid. (2008). *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Efendi, J., & Ibrahim, J. (2016). *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Depok: Prenadamedia Group.

- Firganefi dan Deni Achmad. (2011). *Buku Ajar Hukum Kriminologi*. Bandar Lampung: PKK-PUU Universitas Lampung.
- Hamzah . (2000). *Suatu Tinjauan Ringkas Sistem Pidana di Indonesia*. Jakarta: Akademika Pressindo.
- Hidayat. (2018, febuari 16). pengertian random sampling. hal. 1.
- HM Ridwan dan Edimarwan. (1994). *Azas-Azas Kriminologi*. Medan: USUPress.
- J.E. Sahetapy. (1992. hlm 5.). *Teori Kriminologi : Suatu Pengantar*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- K.Bertens. (1993). *Etika Profesi dan Tanggung Jawab*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Kansil. (1989). *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Kansil, C., & Kansil, C. S. (2004). *Pokok-Pokok Hukum Pidana*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Kartini Kartono. (2001). *Patologi Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Kusmagi, M. A. (2010). *Selamat Berkendara Di Jalan Raya*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Lamintang, P. (1996). *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*.
- M. Hamdan. (1997). *Politik Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Made Darma Weda. (1999). *Kriminologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.: Raja Grafindo Persada.
- Marye Agung Kusmagi. (2010). *Selamat Berkendara di Jalan Raya*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Muhammad Mustofa. (2013). *Metode Penelitian Kriminologi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Nina. (2010). *Menghadapi Kasus Pidanan dan Risiko Hukumnya*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Raharjo, Rinto;. (2014). *Tertip Berlalu lintas*. Yogyakarta: Shafa Media.
- Sari, D. Y., & Saloko, A. (2018). *Pengantar Ilmu Hukum*. Makasar: CV. Inti Mediatama.
- Simandjuntak dan Chaidir Ali. (1980). *Cakrawala Baru Kriminologi*. Bandung: Tarsito.

- Soedjono Dirdjosisworo. (1984. hlm. 11). *Pengantar Tentang Kriminologi*. Bandung: Remaja Karya.
- Soejono Soekanto. (2000). *Faktor-Faktor Penyebab kecelakaan Lalu Lintas*. Bandung: Graha.
- Soejono soekanto dan Mustafa Abdullah. (1987, hlm 23). *Sosiologi Hukum dalam Masyarakat*. Jakarta: Rajawali.
- Soekanto, Soerjono. (1985. hlm 10.). *Bahan Bacaan Perspektif Teoritis dalam Sosiologi Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soerjono Soekanto. (1981, hlm. 24). *Kriminologi Suatu Pengantar*. Bandung: Ghalia Indonesia.
- Soerjono Soekanto. (1982). *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. Jakarta: Rajawali Press.
- Soerjono Soekanto. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Yogyakarta: Universitas Indonesia.
- Soleman, A. M. (2016). Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Penadahan Yang Dilakukan Oleh Anak. 10.
- Sutrino. (2007). *Pembagian Perbuatan Pidana dalam Kejahatan*. Jakarta : Sinar Grafika .
- Teguh Prasetyo . (2010). *Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Raja Gafindo .
- Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa. (2010). *Kriminologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa. (2010. hlm.9-10). *Kriminologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Tri Andrisman. (2014). *Hukum dan Kriminologi*. Bandar Lampung: UniversitasLampung.
- Wahyu Muljono. (2012). *Pengantar Teori Kriminologi*. Yogyakarta: PustakaYustisia.
- Waluyo, B. (2003). *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Windari, R. A. (2017). *Pengantar Hukum Indonesia*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wirjono Prodjodikoro. (2003). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama.
- Yesmil Anwar. (2013). *Kriminologi*. Bandung: Refika Aditama.

Z. S. (2016). *Teori-teori Hukum Pidana Dan Kriminologi*. Pekanbaru: Al-Mujtahadah Press.

Jurnal

Agio, S. (2012). Tanggungjawab Pidana Pengemudi kendaraan yang menyebabkan kecelakaan lalulintas. *Jurnal Hukum Lex Crimen*, Vol 1 Hal 34.

Agus Setiawan. (2017). Tindak Pidana Lalulintas Dihubungkan dengan pasal 312 UU No 22 Tahun 2009 UULLAJ. *Jurnal Ilmu Hukum Law Enforcement*, Vol 8 Hal 31-32.

Arief, B. N. (2001). Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan. *Jurnal Hukum*.

Barda Nawawi Arief. (2001). *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Gary L, Hoving v James Patrick Hedges. (2008). Verdict and Settlement Summary. *Jurnal Westlaw*.

Kasman Tasaripa. (2013). Tugas dan Fungsi Kepolisian dalam Perannya sebagai Penegak Hukum menurut uu no 2 tahun 2002 tentang kepolisian. *Jurnal ilmu hukum legal opinion* , vol 1 hal 2.

Lamintang, P. A. (Bandung: Sinar, 2011). Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia. *Jurnal Hukum*.

Wurara, R. (2015). tinjauan yuridis pasal 359 KUHP tentang kealpaan dan matinya orang (studi kasus kelapaaan dalam kecelakaan lalulintas). *Jurnal Hukum Lex Crimen*, Vol IV hal 164.

Undang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LaluLintas Dan Angkutan Jalan.

TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP UPAYA PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA TABRAK LARI DIWILAYAH HUKUM POLRES ROKAN HULU

Informan : Kanit Laka Lantas Polres Rokan Hulu

Kepada Yth, Bapak/Ibu, Saudara(i) Informan yang telah bersedia menjawab pertanyaan ini

Saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Riau sedang mengadakan penelitian yang berjudul “Tinjauan Kriminologi terhadap Upaya Penanggulangan tindak Pidana Tabrak Lari Diwilayah Hukum Polres Rokan Hulu”. Penelitian ini merupakan bahan skripsi guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (SH). Maka saya sebagai peneliti ingin meminta bantuan saudara(i) sebagai Informan untuk membantu menjawab pertanyaan yang berhubungan dengan penelitian yang sedang saya lakukan guna mendapatkan data-data yang diperlukan untuk menyelesaikan penelitian ini.

Atas kesedian Bapak/ibu, saudara(i) mejawab pertanyaan-pertanyaan ini, saya ucapkan terima kasih.

Judul Penelitian : Tinjauan Kriminologi terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Tabrak Lari Diwilayah Hukum Polres Rokan Hulu

Metode Penelitian : Penelitian Lapangan

Lokasi Penelitian : Polres Rokan Hulu

Subjek Penelitian : Kanit Laka Lantas Polres Rokan Hulu

1. Jenis-jenis Pelanggaran apa saja yang sering terjadi di wilayah hukum Polres Rokan Hulu?
2. Bagaimana menurut Bapak mengenai tingkat kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas di wilayah hukum Polres Rokan Hulu?
3. Apa saja faktor penyebab terjadinya Kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Rokan Hulu?
4. Bagaimana upaya Bapak untuk mewujudkan lalu lintas aman, selamat, tertib, dan lancar?
5. Bagaimana harapan Bapak terhadap kondisi lalu lintas yang ada di wilayah hukum Polres Rokan Hulu kedepannya?

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH RIAU
RESOR ROKAN HULU



SURAT KETERANGAN
Nomor : Sket/ /VII/YAN 1.2.1.2021/Lantas

Yang bertanda tangan dibawah ini KASAT LANTAS POLRES ROKAN HULU
menerangkan bahwa :

Nama : Desmi Jepri
NPM : 17 10 10 449
Fakultas/Universitas : Fakultas Hukum/Universitas Islam Riau
Alamat : Ujung Batu

Mahasiswa tersebut diatas telah melakukan Riset/ Penelitian yang berjudul
"Tinjauan Kriminologi Terhadap Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Tabrak lari
Diwilayah Hukum Polres Rokan Hulu"

Demikian Surat Keterangan ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya

Pasir Pengaraian, Juli 2021
KASAT LANTAS POLRES ROKAN HULU

BAGUS FARRY PRIYAMBODO, SIK
AJUN KOMISARIS POLISI NRP 88100668