

**PEMBERLAKUAN SANKSI PIDANA AKIBAT
MELAKUKAN PERBUATAN YANG
MENGAKIBATKAN GANGGUAN DAN TIDAK
BERFUNGSI PRASARANA LALU LINTAS¹**

Oleh: Sitti Mulyaningsih Sahli²

Karel Yossi Umboh³

Deine R. Ringkuangan⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan mengenai prasarana lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan bagaimanakah pemberlakuan sanksi pidana akibat melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan dan tidak berfungsinya prasarana lalu lintas di mana dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Pengaturan mengenai prasarana lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa: rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan; fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, dan fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan. 2. Pemberlakuan sanksi pidana akibat melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi prasarana lalu lintas khususnya Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengamanan Pengguna Jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Apabila merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengamanan Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101526

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

Kata kunci: lalu lintas; prasarana;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Apabila dikaitkan dengan penyelenggaraan LLAJ, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dimaksudkan untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, dan diarahkan upaya penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan dan penegakan hukum. Upaya pembinaan dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan lalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Untuk upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang LLAJ yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan modernisasi sarana dan prasarana Lalu Lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan mengenai prasarana lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?
2. Bagaimanakah pemberlakuan sanksi pidana akibat melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan dan tidak berfungsinya prasarana lalu lintas ?

C. Metode Penelitian

Penelitian hukum normatif ditunjang dengan data sekunder yang dikumpulkan dari studi kepustakaan.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Mengenai Prasarana Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pasal 9 Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi:

- a. penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- c. persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
- d. perizinan angkutan umum;
- e. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f. pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- g. penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.

Penjelasan Pasal 7 ayat 2 huruf (b) urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas yang terjadi adalah banyak pengguna jalan yang mengabaikan aturan berlalu lintas sehingga menjadi pemicu kecelakaan. Tindakan yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas tanpa kecuali akan merubah tingkah laku pengemudi dan pada gilirannya meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas. Namun penegakan hukum lalu lintas yang masih parsial dirasakan belum efektif dan efisien dalam menekan angka kecelakaan dan dapat memberikan pelayanan prima pada masyarakat.⁵

Pelanggaran lalu-lintas yang berpotensi timbulnya kecelakaan lalu-lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti (1) penegakan hukum, (2) kondisi sarana dan prasarana lalu-lintas, (3) kualitas individu meliputi: (a) knowledge, skill, attitude (sikap mental), (b) sikap kepatuhan seperti jam karet, (4) Kondisi sosial budaya seperti: (a) ketidak jelasan tentang benar dan salah, (b) dilema faktor ekonomi, sosial, (c) kesulitan mencari figur panutan. Dalam ilmu psikologi sosial,

perilaku pelanggaran lalu lintas dapat didekati dengan konsep sikap.⁶

Dengan kata lain sikap adalah penilaian yang diberikan oleh individu terhadap suatu obyek dengan derajat suka sampai tidak suka. Sikap seseorang dapat ditampilkan dalam bentuk atau memiliki komponen: (1) afektif; emosi misalnya marah atau kagum, (2) tingkah laku; misalnya melakukan atau tidak melakukan, dan (3) kognitif; atau pikiran misalnya mendukung atau tidak mendukung. Dalam berbagai domain tingkah laku manusia, sikap sangat penting karena memiliki tiga tingkat implikasi yaitu: (1) level individual; sikap memengaruhi persepsi, cara berpikir, sikap lain dan tingkah laku orang. (2) level interpersonal; sikap membantu memprediksi dan mengontrol reaksi orang lain, jika ia diketahui. dan (3) level societal; sikap merupakan inti dari kerjasama atau konflik antarkelompok.⁷

Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pasal 25 ayat:

- (1) Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:
 - a. Rambu Lalu Lintas;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. alat penerangan Jalan;
 - e. alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan;
 - f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
 - g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
 - h. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 26 ayat:

- (1) Penyediaan perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1) diselenggarakan oleh:
 - a. Pemerintah untuk jalan nasional;
 - b. pemerintah provinsi untuk jalan provinsi;

⁵Khoirun Nikmah, Anggoro Dominiqus dan Alif Rodiana. *Op.Cit.* hlm. 197.

⁶*Ibid.* hlm. 197.

⁷ *Ibid.*

- c. pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; atau
- d. badan usaha jalan tol untuk jalan tol.

(2) Penyediaan perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pasal 27 ayat:

- (1) Perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu disesuaikan dengan kapasitas, intensitas, dan volume Lalu Lintas.
- (2) Ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan peraturan daerah.

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 dikatakan bahwa penyelenggaraan berlalu-lintas terdapat 4 (empat) faktor utama yang harus diperhatikan, yaitu (1) Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas; (2) Keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan; adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu-lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan; (3) Ketertiban lalu-lintas dan angkutan jalan; adalah suatu keadaan berlalu-lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan; (4) Kelancaran lalu-lintas dan angkutan jalan; adalah suatu keadaan berlalu-lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan. Kemudian dalam Pasal 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa Lalu-lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: Terwujudnya penyelenggaraan 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; Terwujudnya etika berlalu-lintas dan budaya bangsa; dan Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁸

Syarat dan Prosedur Pemasangan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan Marka Jalan. Pasal 102 ayat:

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan yang bersifat perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk pada jaringan atau ruas Jalan pemasangannya harus diselesaikan paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal pemberlakuan peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau peraturan daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 95 ayat (1).
- (2) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai kekuatan hukum yang berlaku mengikat 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal pemasangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kekuatan hukum Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

Pengutamaan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas. Pasal 103 ayat:

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang bersifat perintah atau larangan harus diutamakan daripada Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.
- (2) Rambu Lalu Lintas yang bersifat perintah atau larangan harus diutamakan daripada Marka Jalan.
- (3) Dalam hal terjadi kondisi kemacetan Lalu Lintas yang tidak memungkinkan gerak Kendaraan, fungsi marka kotak kuning harus diutamakan daripada Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang bersifat perintah atau larangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. Pasal 2. Penyelenggaraan jalan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan

⁸ *Ibid.* hlm. 201.

keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan.

Penjelasan Pasal 2. Asas kemanfaatan berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang dapat memberikan nilai tambah yang sebesar-besarnya, baik bagi pemangku kepentingan (stakeholders) maupun bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Asas keamanan berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang harus memenuhi persyaratan keteknikan jalan, sedangkan asas keselamatan berkenaan dengan kondisi permukaan jalan dan kondisi geometrik jalan.

Asas keserasian penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keharmonisan lingkungan sekitarnya; asas keselarasan penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keterpaduan sektor lain; dan asas keseimbangan penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keseimbangan antar wilayah dan pengurangan kesenjangan sosial. Asas keadilan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan termasuk jalan tol yang harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.

Asas transparansi berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang prosesnya dapat diketahui masyarakat dan asas akuntabilitas berkenaan dengan hasil penyelenggaraan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat. Asas keberdayagunaan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang harus dilaksanakan berlandaskan pemanfaatan sumberdaya dan ruang yang optimal dan asas keberhasilgunaan berkenaan dengan pencapaian hasil sesuai dengan sasaran. Asas kebersamaan dan kemitraan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang melibatkan peran serta pemangku kepentingan melalui suatu hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis.⁹

Pasal 3. Pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

- a. mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
- b. mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;

- c. mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
- d. mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
- e. mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
- f. mewujudkan perusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Penjelasan Pasal 3 huruf (d) Yang dimaksud dengan pelayanan yang andal adalah pelayanan jalan yang memenuhi standar pelayanan minimal, yang meliputi aspek aksesibilitas (kemudahan pencapaian), mobilitas, kondisi jalan, keselamatan, dan kecepatan tempuh rata-rata, sedangkan yang dimaksud prima adalah selalu memberikan pelayanan yang optimal. Huruf (e) Yang dimaksud dengan sistem transportasi terpadu adalah bahwa keberadaan jaringan jalan memberikan sinergi fungsi dan lokasi yang optimal dengan prasarana dan moda transportasi lain sehingga meningkatkan efisiensi transportasi guna mempercepat pembangunan di segala bidang.

Huruf (f) Yang dimaksud dengan transparan adalah bahwa semua ketentuan dan informasi mengenai perusahaan jalan tol, termasuk syarat teknis administrasi perusahaan dapat diketahui oleh semua pihak, sedangkan terbuka adalah pemberian kesempatan yang sama bagi semua badan usaha yang memenuhi persyaratan serta dilakukan melalui persaingan yang sehat di antara badan usaha yang setara.

B. Pemberlakuan Sanksi Pidana Akibat Melakukan Perbuatan Yang Mengakibatkan Gangguan Dan Tidak Berfungsinya Prasarana Lalu Lintas

Penanggulangan kejahatan melalui hukum Pidana, merupakan kegiatan yang didahului dengan penentuan tindak pidana (kriminalisasi) dan penentuan sanksi yang dapat dibebankan pada pelaku tindak pidana (pelaku kejahatan dan pelanggaran). Sanksi dalam hukum pidana merupakan suatu derita yang harus diterima sebagai imbalan dari perbuatannya yang telah merugikan korbannya dan masyarakat. Kondisi seperti ini sering kali justru menjauhkan hukum pidana dari tujuannya, yaitu mensejahterakan

⁹Penjelasan Pasal 2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

masyarakat. Dengan demikian sudah seharusnya penentuan dan penjatuhan sanksi dilakukan dengan pertimbangan yang serius, dengan harapan hukum Pidana akan mampu berfungsi melindungi kepentingan negara, korban dan pelaku tindak pidana.¹⁰

Sanksi Ganti kerugian, merupakan suatu sanksi yang mengharuskan seseorang yang telah bertindak merugikan orang lain untuk membayar sejumlah uang ataupun barang pada orang yang dirugikan, sehingga kerugian yang telah terjadi dianggap tidak pernah terjadi. Dewasa ini sanksi ganti kerugian tidak hanya merupakan bagian dari hukum perdata, tetapi juga telah masuk ke dalam hukum Pidana. Perkembangan ini terjadi karena semakin meningkatnya perhatian masyarakat dunia terhadap korban tindak pidana.¹¹

Peningkatan pelanggaran lalu lintas menjadi tantangan baru bagi pihak Kepolisian untuk mampu menerapkan sanksi yang mendidik namun tetap memiliki efek jera. Salah satu cara untuk menekan pelanggaran adalah dengan melakukan sanksi administratif (tilang) yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Namun yang terjadi selama ini sistem tilang sering disimpangkan oleh oknum sipil dan oknum anggota polisi untuk saling berkompromi agar kepentingan masing-masing bisa tercapai tanpa mengikuti prosedur yang berlaku, sehingga setiap tindakan pelanggaran yang dilakukan masyarakat hanya dicatat dalam surat tilang dan terinfentarisir di divisi Administrasi Tilang kemudian dilakukan sanksi, dan hanya sampai pada tingkat pencatatan akhir, sehingga ketika terjadi pengulangan pelanggaran oleh orang yang sama tidak ada peningkatan sanksi yang berarti. Seharusnya sistem tilang yang dilakukan harus bisa dikelola dengan baik sehingga dalam setiap pelaksanaannya membuahkan efek jera bagi masyarakat pelanggar lalu lintas.

Sistem informasi setiap pelanggaran oleh para pengendara di jalan raya harus dapat menjadi dasar penindakan pelanggaran dalam tahapan selanjutnya, artinya informasi pelanggaran yang pernah dilakukan setiap

orang harus selalu teridentifikasi oleh setiap anggota polisi yang melakukan tilang.¹²

Undang-undang Republik Indonesia Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menerangkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹³

Transportasi, pada hakikatnya merupakan kegiatan pergerakan atau perpindahan barang dan manusia pada ruang dan suatu waktu melalui moda tertentu. Permasalahan transportasi selalu terjadi hampir di seluruh kota-kota besar di dunia, dan bahkan sudah dalam keadaan yang sangat kritis. Penyebabnya antara lain: mulai terbatasnya sarana dan prasarana transportasi, urbanisasi yang cepat, tingkat kedisiplinan lalu lintas yang rendah, semakin jauh pergerakan manusia setiap harinya, dan mungkin juga sistem perencanaan transportasi yang kurang baik. Akibatnya, kemacetan dan kecelakaan tidak dapat dihindari lagi.¹⁴

Transportasi sesungguhnya memiliki sisi positif, akan tetapi disisi lain juga memberikan konsekuensi lain, di antaranya penyediaan jalan yang memadai, pengaturan pergerakan kendaraan, dan masalah kecelakaan. Di negara berkembang seperti Indonesia, kesadaran tertib di jalan raya masih sangat rendah, sehingga untuk menemukan pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan, terutama pengendara mobil dan motor, cukup mudah.1Mulai dari pengendara motor berjalan melawan arah,

¹²Setiyanto, Gunarto dan Sri Endah Wahyuningsih. Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang) Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. 12. No. 4 Desember 2017 : 742-766. hlm. 756 (Lihat Rahardian IB, Dian AK. 2011. Program Aplikasi Berbasis Wap Untuk Peningkatan Akuntabilitas Sistem Tilang Pelanggaran Tata Tertib Lalu Lintas Di Wilayah Polres Majalengka. Jurnal Online ICT-STMIK IKMI Vol 1-No. 1 Edisi Juli 2011. hlm 43).

¹³*Ibid.* hlm. 756 (Lihat Departemen Kehakiman Republik Indonesia, 2009. Undang-undang Lalu Lintas (No 22/2009) Untuk penyedia Jalan.

¹⁴Ariefulloh, Abd Asis dan Maskun. Dilema Penerapan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Anak Dilemma for Sanctions Application of Traffic Violations to Children". Volume 1 Issue 02 July 2019 JALREV 1 (2) 2019. hlm. 194.

¹⁰ Al Mahdi, Mohd Din dan Saifuddin Bantasyam. *Op.Cit.* hlm. 72.

¹¹ *Ibid.* hlm. 73.

tidak menggunakan helm. Mobil menerobos lampu merah, hingga angkutan umum yang berhenti tidak pada tempatnya.¹⁵

Tiga sampai empat orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor, serta didominasi usia pelajar. Menurut data Kementerian Perhubungan selama 2016 terjadi 106.573 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Sebanyak 73,9 persennya melibatkan sepeda motor. Dirjen Perhubungan Darat mengatakan pada tahun 2016, lebih dari 175 ribu sepeda motor mengalami kecelakaan. Korbannya sebagian besar berada pada rentang usia 15-60 tahun. Pelajar pada rentang usia 10-19 tahun menjadi korban kecelakaan urutan kedua. Pada 2016 jumlah korban pada usia tersebut mencapai 14.214 orang. Tahun berikutnya turun menjadi 8.906 orang. Korban kecelakaan tertinggi berada pada usia 20-29 tahun. Jumlahnya mencapai 14.214 orang pada 2016. Sedangkan 2017 jumlahnya menjadi 13.441 orang. Dilihat dari latar belakang pendidikannya, korban kecelakaan dengan pendidikan SMA sebanyak 138.995 orang pada 2016. Jumlah itu hanya berkurang pada 2017 menjadi 132.423 orang. Jumlah kecelakaan yang tinggi juga dialami pelajar SMP. Sebanyak 31.106 siswa SMP menjadi korban pada 2016. Jumlah itu turun menjadi 29.783 pada 2017. Fakta itu sejalan dengan data kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Sebanyak 1,25 juta orang di dunia meninggal akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Korban meninggal paling tinggi berusia sekitar 15-29 tahun.¹⁶

Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pasal 275 ayat:

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling

lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- (2) Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

Pasal 28 ayat:

- (1) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan.
- (2) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1).

Tujuan pemidanaan dapat dilihat melalui dasar pembenaran adanya hukum atau penjahat pidana. Dasar pembenaran penjatuhannya pidana ada tiga teori yaitu sebagai berikut:

1. Teori Absolut

Menurut teori absolut tujuan dari pemidanaan terletak pada hukum pidana itu sendiri, "...barang siapa yang dilakukan suatu perbuatan pidana, harus dijatuhkan hukum pidana...." Teori ini disebut juga teori pembalasan, karena bersifat pembalasan (*vergelding*). Hukum dijatuhkan karena ada dosa.

2. Teori relatif

Menurut teori relatif, tujuan pemidanaan adalah untuk:

- a. Mencegah;
- b. Menakut-nakuti, sehingga orang lain tidak melakukan kejahatan;
- c. Memperbaiki orang yang melakukan tidak pidana;
- d. Memberikan perlindungan kepada masyarakat terhadap kejahatan;

Teori ini disebut juga teori tujuan, karena menitikberatkan pada tujuan hukuman. Ancaman hukuman perlu supaya manusia tidak melanggar.

3. Teori gabungan.

Menurut teori gabungan, yang merupakan kombinasi antara teori absolut dan teori

¹⁵*Ibid.* hlm. 194 (Lihat Sugiantari, A.A.P. (2017). "Penanggulangan Tindak Pidana Korupsi dalam Perspektif Penggunaan Wewenang oleh Pejabat Publik". Jurnal Hukum Advokasi, Vol. 7 No. (1).

¹⁶*Ibid.* hlm. 194-195 (Lihat Pikiran Rakyat. (edisi 2 Agustus 2018). "Korban Kecelakaan Sepeda Motor di Dominasi Usia Pelajar". Diakses dari <http://www.pikiran-rakyat.com/pendidikan /2018 /08 /02 /korban-kecelakaan-sepeda-motor-didominasi-usia-pelajar-428201>

relatif, tujuan penjatuhan pidana karena orang tersebut melakukan kejahatan dan agar ia tidak melakukan kejahatan lagi.¹⁷

Sanksi pidana adalah suatu hukuman sebab akibat, sebab adalah kasusnya dan akibat adalah hukumnya, orang yang terkena akibat akan memperoleh sanksi baik masuk penjara ataupun terkena hukuman lain dari pihak berwajib. Sanksi Pidana merupakan suatu jenis sanksi yang bersifat nestapa yang diancamkan atau dikenakan terhadap perbuatan atau pelaku perbuatan pidana atau tindak pidana yang dapat mengganggu atau membahayakan kepentingan hukum.¹⁸

Sanksi pidana pada dasarnya merupakan suatu penjamin untuk merehabilitasi perilaku dari pelaku kejahatan tersebut, namun tidak jarang bahwa sanksi pidana diciptakan sebagai suatu ancaman dari kebebasan manusia itu sendiri. Pidana adalah penderitaan atau nestapa yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi unsur syarat-syarat tertentu¹, sedangkan Roslan Saleh menegaskan bahwa pidana adalah reaksi atas delik, dan ini berwujud suatu nestapa yang dengan sengaja dilimpahkan negara kepada pembuat delik.¹⁹

Dalam sistem hukum pidana ada dua jenis sanksi yang keduanya mempunyai kedudukan yang sama, yaitu sanksi pidana dan sanksi tindakan. Sanksi pidana merupakan jenis sanksi yang paling banyak digunakan di dalam menjatuhkan hukuman terhadap seseorang yang dinyatakan bersalah melakukan perbuatan pidana. Bentuk-bentuk sanksi pidana antara lain: pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, pidana denda dan pidana tutupan yang merupakan pidana pokok, serta pidana berupa pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu dan pengumuman putusan hakim yang kesemuanya merupakan pidana tambahan.²⁰

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. Pasal 63 ayat:

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang manfaat jalan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 18 (delapan belas) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang milik jalan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 9 (sembilan) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang pengawasan jalan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (4) Setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan penyelenggaraan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 42, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

Hukuman atau sanksi yang dianut hukum pidana membedakan hukum pidana dengan bagian hukum yang lain. Hukuman dalam hukum pidana ditujukan untuk memelihara keamanan dan pergaulan hidup yang benar.²¹ Menurut Muladi, penegakan hukum (pidana) meliputi tiga tahap. Tahap pertama, tahap formulasi yakni tahap penegakan hukum in *abstracto* oleh badan pembuat undang-undang (tahap legislatif). Tahap kedua, tahap aplikasi yakni tahap penerapan hukum pidana oleh para aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan sampai pengadilan (tahap yudikatif). Tahap ketiga, tahap eksekusi, yakni tahap pelaksanaan hukum pidana secara konkret oleh

¹⁷Yulies Tiena Masriani, *Op.Cit.*, hal. 66.

¹⁸Nova Rifadilla. Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Kasus Kelalaian Pengemudi Yang Menyebabkan Kecelakaan Di Jalan Raya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Wilayah Hukum Kepolisian Sektor Kelayang. JOM Fakultas Hukum Universitas Riau Volume V Edisi 2 Juli-Desember 2018.hlm. 10.

¹⁹ *Ibid.* hlm. 10.

²⁰ *Ibid.* hlm. 10.

²¹Leden Marpaung, *Op.Cit.* hal. 105.

aparatus pelaksana pidana (tahap eksekutif atau administrasi).²²

Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mengatur mengenai prasarana lalu lintas untuk memberikan jaminan adanya sistem transportasi yang mampu mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan Jalan. Oleh karena itu diperlukan upaya hukum untuk mencegah dan menindak perbuatan yang dapat mengakibatkan gangguan dan tidak berfungsinya prasarana lalu lintas.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan mengenai prasarana lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa: rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan; fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, dan fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.
2. Pemberlakuan sanksi pidana akibat melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi prasarana lalu lintas khususnya Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengamanan Pengguna Jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Apabila merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengamanan Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling

banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

B. Saran

1. Pelaksanaan pengaturan mengenai prasarana lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan memerlukan dukungan penyediaan perlengkapan jalan oleh pemerintah untuk jalan nasional, pemerintah provinsi untuk jalan provinsi, pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; atau badan usaha jalan tol untuk jalan tol. Penyediaan perlengkapan Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. Pemberlakuan sanksi pidana akibat melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan dan tidak berfungsinya prasarana lalu lintas perlu diterapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk memberikan efek jera bagi pelaku tindak pidana dan agar supaya pihak-pihak lain tidak melakukan perbuatan yang sama sebagai upaya pencegahan terjadinya tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aziz Syamsuddin, *Tindak Pidana Khusus*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet.1, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Apandi Giyan dan Anom Wahyu Asmorojati. Peranan Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengguna Kendaraan Bermotor di Wilayah Kepolisian Resort Bantul. *Jurnal Citizenship*, Vol. 4 No. 1, Juli 2014.
- Djamali Abdoel, *Pengantar Hukum Indonesia*, Ed. 2. Jakarta, Rajawali Pers, 2009.
- Eko Sopyonyono. *Laporan Akhir Tim Pengkajian Hukum Tentang Perilaku Masyarakat Terhadap Hukum Dalam Berlalu Lintas*. Pusat Penelitian dan Pengembangan Sistem Hukum Nasional. Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum Dan HAM RI Jakarta, 2013.

²²Aziz Syamsuddin, *Tindak Pidana Khusus*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hal. 2-3.

- Hadjon M. Philipus., *dkk. Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction To The Indonesian Administrative Law)* Gadjah Mada University Press. Yogyakarta. 2008.
- Girsang Junivers, *Abuse of Power (Penyalahgunaan Kekuasaan Aparat Penegak Hukum Dalam Penanganan Tindak Pidana Korupsi*, J.G. Publishing. Jakarta, 2012.
- Hamzah Andi, *Terminologi Hukum Pidana*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Hamzah Andi. *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*. Rineka Cipta. Jakarta, 2008.
- J. J. Pietersz Karakteristik Surat Tilang Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Sasi* Vol. 16 No. 3 Bulan Juli–September 2010.
- Khoirun Nikmah, Anggoro Dominikus dan Alif Rodiana. Penetapan E-Tilang Dalam Situasi Perilaku Kedisiplinan Berlalu Lintas Masyarakat Surabaya. *Jurnal Hukum Magnum Opus* Agustus 2019 Volume 2, Nomor 2.
- Mahdi Al, Mohd Din dan Saifuddin Bantasyam. Perdamaian Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala*. Volume 1, No. 4, November 2013.
- Mahmud Marzuki Peter, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama Cetakan ke-2, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2006.
- Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Marbun Rocky, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru)*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.
- Mardani, *Penyalahgunaan Narkoba Dalam Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Pidana Nasional*, Ed. 1, PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2008.
- Marpaung Leden, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta, 2005.
- Masriani Tiena Yulies, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Nuh Muhammad, *Etika Profesi Hukum*, CV Pustaka Setia, Bandung, 2011.
- Panjaitan Irwan Petrus & Chairijah, *Pidana Penjara Dalam Perspektif Penegak Hukum Masyarakat dan Narapidana*, CV. Indhili. Co, Jakarta, 2009.
- Rahardjo Satjipto, *Ilmu Hukum*, Cetakan ke- IV, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Raharjo Satjipto. *Hukum dan Perubahan Sosial Suatu Tinjauan Teoretis Serta Pengalaman-Pengalaman di Indonesia*. Cetakan Ketiga Genta Publishing. Yogyakarta. 2009.
- Rifki Mohammad. Tinjauan Yuridis Proses Perkara Pidana Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion* Edisi 5, volume 2, Tahun 2014.
- Rifadilla Nova. Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Kasus Kelalaian Pengemudi Yang Menyebabkan Kecelakaan Di Jalan Raya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan JalanWilayah Hukum Kepolisian Sektor Kelayang. *JOM Fakultas Hukum Universitas Riau* Volume V Edisi 2 Juli–Desember 2018.hlm. 10.
- Setiyanto, Gunarto dan Sri Endah Wahyuningsih. Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Di Polres Rembang) *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12. No. 4 Desember 2017 : 742-766.
- Siswanto Sunarso, *Penegakan Hukum Psikotropika, Dalam Kajian Sosiologi Hukum*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2004.
- Siswanto Sunarso, *Hukum Pidana Lingkungan Hidup dan Strategi Penyelesaian Sengketa*, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 2005.
- Soekanto Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan*

- Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1995.
- Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan Keenam, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2009.
- Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007.
- Sudarso Yus, Slamet Wahyudi dan Syahrial Yuska, *Ilmu Hukum Dalam Perspektif Filsafat Ilmu*, Dalam Trianto & Titik Triwulan Tutik, *Bunga Rampai Hakikat Keilmuan Ilmu Hukum, Suatu Tunjauan Dari Sudut Pandang Filsafat Ilmu*, Prestasi Pustaka, Cetakan Pertama, Jakarta, Maret 2007.
- Suratman dan H. Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*. Alfabeta, Bandung. 2015.
- Syamsuddin Aziz, *Tindak Pidana Khusus*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Usman, *Aspek-Aspek Hukum Perbankan di Indonesia*. Penerbit Gramedia Pustaka Utama. Jakarta. 2001.
- Wiyanto Roni, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan ke-I. Mandar Maju, Bandung, 2012.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.