



SKRIPSI

**TINJAUAN YURIDIS PENJATUHAN PIDANA DENDA DALAM
PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS**

**(Studi Kasus di Wilayah Pengadilan Negeri Kota Makassar
Tahun 2018)**

**OLEH :
ADITYA ULLY
B111 14 107**

**DEPARTEMEN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2020**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN YURIDIS PENJATUHAN PIDANA DENDA DALAM
PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS**

**(Studi Kasus di Wilayah Pengadilan Negeri Kota Makassar
Tahun 2018)**

disusun dan diajukan oleh :

**ADITYA ULLY
B111 14 107**

SKRIPSI

Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana Pada
Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum

**DEPARTEMEN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2020**

PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN YURIDIS PENJATUHAN PIDANA DENDA DALAM PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS (STUDI KASUS DI PENGADILAN NEGERI MAKASSAR TAHUN 2018)

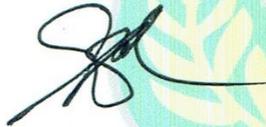
Disusun dan diajukan oleh

ADYTIA ULLY
B111 14 107

Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
Dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Pidana
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin pada hari
Rabu, 26 Februari 2020
Dan Dinyatakan Lulus

Panitia Ujian

Ketua



Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H. M.H
NIP. 19631024 198903 1 002

Sekretaris



Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H. M.H
NIP. 19790326 200812 2 002

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum



Dr. Maskun, S.H., LL.M.

NIP. 19761129 199903 1 005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Skripsi Mahasiswa

Nama : Aditya Uilly

Nomor Pokok : B111 14 107

Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Penjatuhan Pidana Denda Dalam
Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus Di
Pengadilan Negeri Makassar Tahun 2018).

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi.

Makassar, 24 Oktober 2019

Menyetujui,

Pembimbing I



Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H
NIP. 19631024 198903 1 002

Pembimbing II



Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H., M.H
NIP. 19790326 200812 2 002



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM

Jl. Perintis Kemerdekaan KM.10 Makassar 90245 Telp/Fax : (0411)584686,587219, E-mail:hukum@unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa Skripsi Mahasiswa

Nama : Aditya Uilly

Nomor Pokok : B111 14 107

Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Penjatuhan Pidana Denda Dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus di Wilayah Pengadilan Negeri Kota Makassar Tahun 2018).

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, Januari 2020

a.n. Dekan,

Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset
dan Inovasi



Prof. Dr. Hamzah Halim, SH., MH
NIP. 19731231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ADYTIA ULLY

Nomor induk Mahasiswa : B111 14 107

Jenjang Pendidikan : S1

Program Studi : ILMU HUKUM

Menyatakan bahwa Skripsi yang berjudul “ **TINJAUAN YURIDIS PENJATUHAN PIDANA DENDA DALAM PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS (Studin Kasus DI WILAYAH PENGADILAN NEGERI KOTA MAKASSAR)** ” adalah BENAR merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi Skripsi ini hasil karya orang lain atau dikutip tanpa menyebut sumbernya, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 25 Juni 2019

Yang Membuat Pernyataan



(ADYTIA ULLY)

ABSTRAK

ADITYA ULLY (B111 14 107), TINJAUAN YURIDIS PENJATUHAN PIDANA DENDA DALAM PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS (Studi Kasus di Wilayah Pengadilan Negeri Kota Makassar Tahun 2018), (dibimbing oleh Syamsuddin Muchtar sebagai Pembimbing I dan Hijrah Adhyanti Mirzana sebagai Pembimbing II).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kedudukan hukum pidana denda dan sanksi yang diputuskan oleh hakim dalam perkara pelanggaran lalu lintas, serta pertimbangan hukum hakim dalam menetapkan perkara pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Pengadilan Negeri Kota Makassar.

Penelitian ini adalah penelitian Normatif, Metode pengumpulan bahan hukum yang dilakukan penulis adalah studi kepustakaan dan apabila dibutuhkan, penulis juga akan melakukan Observasi dan Wawancara kepada pihak yang terkait. distrukturkan, dideskripsikan dan disistematiskan. Bahan-bahan hukum akan diolah secara kualitatif, dimana proses pengolahannya dimulai setelah bahan-bahan hukum telah terkumpul dan kemudian dianalisis secara deduksi dengan berlandaskan kepada pengetahuan yang dimiliki oleh penulis.

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa KUHAP telah mengatur tentang acara pemeriksaan cepat untuk memberikan putusan terhadap pelanggaran lalu lintas berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Agar penerapan pidana denda berjalan efektif maka upaya preventif (pencegahan) dan represif (penindakan) dilakukan.

Kata Kunci: Pidana Denda, Pelanggaran Lalu Lintas.

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan ridhaNyaalah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Tinjauan Yuridis Penjatuhan Pidana Denda Dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus di Wilayah Pengadilan Negeri Kota Makassar Tahun 2018)”** yang merupakan tugas akhir untuk memperoleh gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih yang terhingga kepada kedua orang tua penulis yang tidak henti-hentinya memberikan dukungan untuk segera menyelesaikan studi S1 ini.

Selain itu, penulis juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A., selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta Seluruh Staf dan Jajarannya.
2. Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H, M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H, M.H., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset dan Inovasi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H, M.H., selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Keuangan dan Sumber Daya Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan Dr. Muh. Hasrul, S.H.,M.H. Selaku Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

3. Dr. Syamsuddin Mochtar, S.H.,M.H. selaku Pembimbing Utama dan Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana, S.H.,M.H. selaku Pembimbing Pendamping, atas arahan dan bimbingannya selama ini kepada penulis.
4. Tim Penguji serta Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin terkhusus Para Dosen Departemen Hukum Pidana, atas segala ilmu yang telah diberikan kepada Penulis, semoga bernilai amal jariyah di sisi Allah SWT. Amiin.
5. Teman-teman seperjuangan angkatan 2014 dan teman-teman KKN yang telah berbagi ilmu dan waktunya dengan penulis kurang lebih 4 (empat) tahun, terima kasih juga dukungannya untuk segera menyelesaikan studi ini.
6. Seluruh pihak yang telah banyak membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu, penulis menghaturkan banyak terima kasih.

Meskipun skripsi ini telah dibuat dengan penuh ketelitian namun penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan dalam skripsi ini, Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis sangat mengharapkan sumbangan pemikiran berupa saran dan kritik yang sifatnya membangun demi perbaikan penulisan karya ilmiah yang lebih baik. Akhir kata, penulis mengharapkan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Makassar, Februari 2020

Aditya Uily

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
ABSTRAK.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Kegunaan Penelitian.....	5
E. Keaslian Penelitian.....	5
F. Metode Penelitian.....	9
1. Pendekatan dan Jenis Penelitian.....	9
2. Bahan Penelitian.....	12
3. Lokasi Penelitian.....	12
4. Teknik Penelitian dan Pengumpulan Data.....	13
5. Analisis Bahan Hukum.....	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS KEDUDUKAN PIDANA DENDA DALAM PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS.....	14
A. Tindak Pidana.....	14
1. Pengertian Tindak Pidana.....	14
2. Unsur-Unsur Tindak Pidana.....	16
B. Dolus dan Culpa.....	18
1. Dolus.....	18

2. Culpa (Kealpaan)	20
C. Pidana dan Pemidanaan	23
1. Elemen-Elemen Pemidanaan	23
2. Jenis-Jenis Pidana.....	24
D. Pidana Denda	24
E. Kedudukan Pidana Denda dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas	25
1. Kedudukan Pidana Denda Materiil.....	25
2. Pidana Denda Dalam Pelanggaran Lalu Lintas.....	30
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERTIMBANGAN HUKUM HAKIM DALAM MEMUTUSKAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS.....	49
A. Pelanggaran Lalu Lintas.....	49
1. Pengertian Pelanggaran	49
2. Pengertian Lalu Lintas	50
3. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas	50
4. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas yang Dijatuhi Pidana Denda	51
B. Tinjauan Umum Hakim.....	65
1. Pengertian Hakim	65
2. Wewenang dan Pokok Kewajiban Hakim dalam Sistem Peradilan Pidana.....	67
C. Pertimbangan Hukum Hakim dalam Memutuskan perkara Pelanggaran Lalu Lintas.....	77
BAB IV PENUTUP	92
A. Kesimpulan	92
B. Saran	94
Daftar Pustaka.....	95

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Jenis Pelanggaran Lalu Lintas.....	19
Tabel 2	Daftar Pelanggaran dan Pidana Denda.....	57
Tabel 3	Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri Kota Makassar dari Tahun 2015-2018.....	66
Tabel 4	Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang) di Pengadilan Negeri Kota Makassar Tahun 2018.....	67
Tabel 5	Data Pelanggaran Biasa Lalu Lintas di Kota Makassar Tahun 2018.....	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sistem elemen dasar yang mempengaruhi pola pengembangan perkotaan, transportasi ini merupakan sistem pendorong akan adanya perkembangan suatu wilayah. Seiring dengan perkembangan zaman yang melaju, maka perkembangan sistem transportasi yang bertujuan untuk menopangi kebutuhan dan keinginan masyarakat.

Berkaitan dengan perkembangan industri, dalam hal ini sepeda motor, tidak ada yang menyangka bila tumbuh kembang industri sepeda motor sangat pesat. Perkembangan ini berbanding lurus dengan tingkat kecelakaan oleh pengendara motor. Sementara di satu sisi, selain masalah perkembangan sistem transportasi yang cukup pesat itu, perilaku berlalu lintas masyarakat saat ini cukup kompleks bahkan dapat dikatakan buruk. Dapat dengan mudahnya ditemukan berbagai pelanggaran lalu lintas dan kepadatan kendaraan yang berdampak pada kemacetan lalu lintas.

Buruknya perilaku pengendara kendaraan sepeda motor di jalan raya, sehingga banyak masalah yang timbul. Mulai dari lalu lintas yang padat di berbagai tempat yang diakibatkan oleh meningkatnya pengguna jalan, terlebih kendaraan bermotor yang berdampak pada terjadinya pelanggaran lalu lintas, serta kerawanan kecelakaan lalu lintas yang

sangat relevan. Dengan perkembangan sistem transportasi tersebut, kini dengan mudah dapat ditemukan kasus pelanggaran lalu lintas dalam kehidupan sehari-hari. Indonesia secara umum, setiap hari terdapat ribuan kasus pelanggaran lalu lintas, mulai dari pelanggaran ringan hingga pelanggaran berat. Tidak terkecuali di Kota Makassar secara khusus. Kota Makassar setiap harinya terdapat ratusan kasus pelanggaran lalu lintas, hal tersebut menjadi perhatian untuk dapat ditangani dan dikurangi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada bulan Juni tahun 2009, pemerintah mengeluarkan aturan atau undang-undang tentang berlalu lintas dan angkutan jalan yang baru, yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 14 Tahun 1992). Undang-undang baru ini hadir untuk merespon meningkatnya pengguna kendaraan di jalan raya dan angka kecelakaan yang juga semakin meningkat. Undang-undang lalu lintas yang baru menerapkan sanksi yang lebih berat antara lain, beberapa hal yang sebaiknya diketahui oleh pengguna kendaraan bermotor, baik roda dua dan maupun roda empat atau lebih.

1. Mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI)

Menggunakan helm SNI, selain karena alasan keselamatan, menggunakan helm ini sudah menjadi kewajiban seperti yang diatur dalam Pasal 57 ayat (2) dan Pasal 106 ayat (8). Sanksi bagi para pelanggar aturan ini, pidana kurungan paling lama satu bulan atau

denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 291). Sanksi yang sama juga dikenakan bagi penumpang yang di bonceng dan tidak menggunakan helm SNI.

2. Tidak Mempunyai SIM

Ketentuan yang satu ini, mesti menjadi perhatian serius. Jika dalam UU Lalu Lintas No.14 Tahun 1992, denda pelanggar yang tidak memiliki sebesar Rp 20.000 maka, dalam undang-undang lalu lintas yang terbaru bagi pelanggar yang tidak memiliki SIM, akan di pidana dengan pidana kurungan empat bulan atau denda paling banyak 1 juta rupiah.

Sebelum diberlakukannya “Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun 2009)”, sudah ada aturan dalam “UU No. 14 Tahun 1992”. Namun, pemerintah menilai bahwa seiring perkembangan masa, maka “UU No. 14 Tahun 1992” tidak berbanding lurus lagi dengan kondisi yang ada. Aturan-aturan yang terdapat di dalamnya dianggap kurang spesifik, kurang terperinci dan terlalu umum. Undang-undang ini hadir untuk mengatur perilaku pengendara dalam berlalu lintas belum mampu mengurangi setiap permasalahan yang menyangkut kasus-kasus dalam berlalu lintas yang terjadi di Indonesia.

Pada undang-undang ini terdapat beberapa ketentuan tentang pelanggaran lalu lintas dan sanksi materiil yang diberikan kepada pelanggar. Sanksi tersebut dapat berupa pidana penjara, pidana kurungan

dan pidana denda. Dari ketiga jenis pidana tersebut, yang cukup sering ditemukan adalah pidana denda. Oleh karena itu, penulis mengangkat topik terkait penjatuhan pidana denda.

Dari uraian latar belakang masalah diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Tinjauan Yuridis Penjatuhan Pidana Denda dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Kota Makassar Tahun 2018)”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan di atas, maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah kedudukan pidana denda dalam perkara pelanggaran lalu lintas?
2. Bagaimanakah pertimbangan hukum hakim dalam penjatuhan pidana denda dalam perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri Kota Makassar (studi kasus persidangan perkara lalu lintas tahun 2018)?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kedudukan pidana denda dalam perkara pelanggaran lalu lintas.

2. Untuk mengetahui pertimbangan hukum hakim dalam penjatuhan pidana denda dalam perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri Kota Makassar (studi kasus persidangan 2018).

D. Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis, diharapkan penelitian ini secara ilmiah dapat memberikan nilai tambah dalam perkembangan ilmu hukum secara umum, dan secara khusus untuk perkembangan ilmu hukum tentang pidana secara khusus dalam masalah sanksi pidana denda berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Manfaat Praktis, diharapkan dapat memberikan sumbangsih pemikiran terhadap lembaga-lembaga hukum khususnya pihak kepolisian lalu lintas Kota Makassar yang menaruh perhatian pada keadaan lalu lintas dan angkutan jalan terkait masalah pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

E. Keaslian Penelitian

Berkaitan dengan tema judul skripsi yang penulis teliti, maka penulis melakukan penelusuran terhadap penelitian lain sebagai pembanding dari

penelitian yang penulis lakukan, dan ditemukan 4 (empat) judul yang berkaitan. Adapun judul-judul yang dimaksudkan adalah sebagai berikut:

1. Tulisan ini berupa skripsi yang terdapat pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin tahun 2015 atas nama Yogi Wira Wicaksono dengan judul Tinjauan Yuridis Penjatuhan Pidana Denda Dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.

Adapun hasil pembahasan skripsi ini yang membedakan dengan karya penulis yakni pada hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya aparat kepolisian Polres Kota Palopo agar pidana denda efektif dalam penerapannya yaitu upaya preventif (pencegahan) dan represif (penindakan). Upaya preventif seperti penyuluhan, pelatihan berlalu lintas, pelayanan pembuatan SIM, pemasangan baligho dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas. Sementara upaya represif yaitu dengan menegur atau memberikan surat tilang terhadap pelanggar lalu lintas. Pelaksanaan penerapan pidana denda belum efektif mengurangi atau membuat jera pelaku pelanggaran lalu lintas di Kota Palopo dengan melihat peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas dari tahun sebelumnya serta rendahnya nilai denda yang dijatuhkan oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas berkisar rata-rata Rp. 30.000,00 - Rp. 60.000,00 dan kecenderungan masyarakat melakukan sistem damai ditempat dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas.

2. Tulisan ini berupa skripsi yang terdapat pada Fakultas Syari'ah Dan Hukum Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin tahun 2013 atas nama Tri Fitriani Ridwan dengan judul Efektifitas Putusan Sanksi Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Kelengkapan Kendaraan Bermotor Dalam Berlalu Lintas Di Pengadilan Negeri Klas 1b Maros (Tahun 2009-2011).

Adapun hasil pembahasan skripsi ini yang membedakan dengan karya penulis yakni pada hasil penelitian dijelaskan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran kelengkapan kendaraan di Maros yaitu karena kurangnya kesadaran dari masyarakat meski sudah tahu aturannya tapi tetap saja bertindak sesuka hatinya dan mengabaikan aturan tersebut. Selanjutnya keefektifan penjatuhan putusan sanksi pidana terhadap pelanggaran kelengkapan kendaraan di Pengadilan Negeri Maros masih belum efektif karena berdasarkan data buku register pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri klas 1B Maros yang menunjukkan makin tingginya jumlah berkas pelanggaran yang masuk tiap tahunnya maka tidak sesuai dengan harapan atau yang tidak dikehendaki oleh hukum sehingga masih belum efektif.

3. Tulisan ini berupa jurnal Ilmiah yang terdapat pada Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara tahun 2013 atas nama Ferdian Ade Cecar Tarigan dengan judul Penerapan Pidana Denda Dalam Kasus

Pelanggaran Lalu Lintas Di Medan (Studi Pelanggaran Lalu Lintas Di Medan).

Adapun hasil pembahasan skripsi ini yang membedakan dengan karya penulis yakni pada hasil penelitian menjelaskan bahwa penerapan pidana denda terhadap pelanggaran lalu lintas diatur dalam ketentuan pidana Pasal 273 sampai Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pengadilan Negeri Medan telah menetapkan besarnya denda tilang yang harus dibayar pelanggar yang melanggar ketentuan sesuai dengan koordinasi antara Pengadilan, Kejaksaan dan Kepolisian yang membuat suatu tabel tilang. Besarnya denda tilang tersebut didasarkan oleh kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Medan. Penerapan denda tilang ternyata belum efektif untuk mencegah dan mengendalikan pelanggaran lalu lintas, hal ini ditunjukkan dari angka pelanggaran lalu lintas di Kota Medan yang masih tinggi. Kurang efektifnya tidak terlepas dari faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan undang-undang tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah denda tilang yang ada di Kota Medan masih dalam kategori rendah. Hal ini yang menyebabkan tidak adanya efek jera, akan tetapi efektifitas dari penerapan sanksi denda terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas bukan melihat besarnya denda yang dijatuhkan kepada si pelanggar akan tetapi perlu adanya suatu kebijakan yang menyeluruh baik dalam bidang legislatif, yudikatif dan eksekutif.

4. Tulisan ini berupa skripsi yang terdapat pada Fakultas Hukum Universitas Negeri Gorontalo tahun 2015 atas nama Sandy Wirayuda dengan judul Efektivitas Penerapan Sanksi Pidana Denda Dalam Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Di Bone Bolango.
Adapun hasil pembahasan skripsi ini yang membedakan dengan karya penulis yakni pada hasil penelitian menjelaskan bahwa penerapan sanksi pidana denda dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kabupaten bone bolango dari data yang ada dapat di lihat bahwa tingkat pelanggaran dan penerapan sanksi yang terjadi di kabupaten bone bolango sangat minim harapan dengan kenyataan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang ada pada undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka dengan demikian adapun faktor-faktor yang dapat menghambat polri dalam penerapan sanksi pidana denda dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di bone bolango yakni sarana dan prasarana lalu lintas kemudian kebudayaan masyarakat.

F. Metode Penelitian

1. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian hukum dimulai dengan melakukan penelusuran terhadap bahan-bahan hukum sebagai dasar untuk membuat suatu keputusan hukum “(*legal decision making*)” terhadap kasus-kasus hukum yang konkret. Pada sisi lainnya, penelitian hukum juga

merupakan kegiatan ilmiah untuk memberikan refleksi dan penilaian terhadap keputusan-keputusan hukum yang telah dibuat terhadap keputusan kasus-kasus hukum yang pernah terjadi atau akan terjadi. Pada masyarakat modern yang dinamis dan struktur masyarakat yang semakin kompleks. Keputusan hukum “(*legal decision*)” tidaklah semata-mata hanya disadarkan pada pertimbangan normatif hukum, tetapi juga memperhitungkan faktor-faktor non hukum lain.¹

Cara pendekatan “(*approach*)” yang digunakan dalam suatu penelitian normatif, akan memungkinkan seorang peneliti untuk memanfaatkan hasil-hasil temuan ilmu hukum empiris dan ilmu-ilmu lain untuk kepentingan dan analisis serta eksplanasi hukum, tanpa mengubah karakter ilmu hukum sebagai ilmu normatif. Berbagai bahan hukum banyak yang memiliki sifat empiris seperti misalnya perbandingan hukum, sejarah hukum dan kasus-kasus hukum yang telah diputus. Sebagaimana telah dibahas sebelumnya, ilmu hukum normatif dapat dan harus memanfaatkan berbagai temuan ilmu lain, serta berinteraksi secara positif dengan ilmu-ilmu lain, khususnya ilmu hukum empiris.²

Dalam kaitannya dengan “penelitian normatif, dapat dipakai beberapa pendekatan”, yaitu:

1. Pendekatan perundangan-undangan (*statute approach*),
2. Pendekatan konsep (*conceptual approach*),

¹ Jonaedi Effendi dan Johnny Ibrahim, 2016, *Metode Penelitian Hukum*, Kencana Press, Jakarta, hlm. 130.

² *Ibid.*, hlm. 130.

3. Pendekatan analitis (*analytical approach*),
4. Pendekatan perbandingan (*comparative approach*),
5. Pendekatan historis (*historical approach*),
6. Pendekatan filsafat (*philosophical approach*), dan
7. Pendekatan kasus (*case approach*).

Cara pendekatan tersebut dapat digabung sehingga dalam suatu penelitian hukum normatif dapat saja menggunakan dua atau lebih pendekatan yang sesuai.³ Penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah penelitian normatif dengan menggabungkan pendekatan perundangundangan dan pendekatan kasus. Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang menjadikan aturan hukum sebagai fokus dan tema sentral penelitian⁴, sementara pendekatan kasus yang digunakan disini adalah pendekatan kasus yang berbeda dengan pendekatan kasus pada penelitian sosial, dalam penelitian normatif seperti yang digunakan pada tulisan ini. Pendekatan kasus bertujuan untuk mempelajari bagaimana penerapan norma atau kaidah hukum dilakukan dalam praktik hukum.⁵

³ *Ibid.*, hlm. 131.

⁴ *Ibid.*, hlm. 131.

⁵ *Ibid.*, hlm. 145-146.

2. Bahan Penelitian

1. Bahan Hukum Primer. Bahan hukum primer yaitu:
 - a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945,
 - b. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana,
 - c. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
 - d. Putusan-Putusan Hakim PN Makassar.⁶
2. Bahan Hukum Sekunder. Bahan hukum sekunder adalah buku-buku, hasil penelitian para ahli, dokumen yang dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang, maupun jurnal atau karya ilmiah yang terkait.⁷
3. Bahan Hukum Tersier. Bahan hukum tersier adalah penunjang yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum dan kamus bahasa Indonesia.⁸

3. Lokasi Penelitian

Karena penulis bertempat tinggal di Makassar, maka lokasi penelitian bertempat di Pengadilan Negeri Kota Makassar dan pada Kesatuan Polisi Lalu Lintas Polrestabes Makassar.

⁶ *Ibid.*, hlm. 297.

⁷ *Ibid.*, hlm. 298.

⁸ *Ibid.*, hlm. 298.

4. Teknik Penelitian dan Pengumpulan Data

Dalam rangka penelitian, penulis menggunakan penelitian kepustakaan, yaitu dengan menelaah sumber-sumber yang relevan seperti peraturan perundang-undangan terkait, literatur-literatur, karya ilmiah dan karya kepustakaan lainnya yang mendukung, guna mendapat kerangka pemikiran para ahli terkait dengan isu hukum yang dibahas. Selain itu, penulis juga menggunakan penelitian lapangan, yaitu:

1. Observasi, yaitu “secara langsung turun ke lapangan untuk melakukan pengamatan”.
2. Wawancara, yaitu “tanya jawab yang dilakukan langsung kepada responden, yang dalam hal ini adalah Pengadilan Negeri Kelas 1A Kota Makassar khususnya hakim yang pernah menangani perkara lalu lintas”.

5. Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum yang diperoleh kemudian distrukturkan, dideskripsikan dan disistematiskan. Bahan-bahan hukum akan diolah secara kualitatif, dimana proses pengolahannya dimulai setelah bahan-bahan hukum telah terkumpul dan kemudian dianalisis secara deduksi dengan berlandaskan kepada pengetahuan yang dimiliki oleh penulis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS KEDUDUKAN PIDANA DENDA DALAM PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia tindak pidana diartikan sebagai:

“Tindak pidana terdiri atas dua kata yaitu tindak dan pidana tindak diartikan sebagai langkah atau perbuatan sedangkan pidana diartikan sebagai perbuatan pidana (kejahatan)”.

Jadi perbuatan pidana adalah suatu tindakan atau perbuatan kejahatan. Sedangkan tindak pidana dalam “Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)” dikenal dengan istilah “*Strafbaarfeit*” dan dalam kepustakaan tentang hukum pidana sering mempergunakan istilah delik⁹. “*Strafbaarfeit*” diartikan oleh “Pompe” sebagai suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun dengan tidak sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum¹⁰. Sementara itu menurut Simons “*Strafbaarfeit*” adalah suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan.¹¹

⁹ Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Mahakarya Rangkang Offset, Yogyakarta, hlm. 18.

¹⁰ P.A.F. Lamintang, 1997, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 34.

¹¹ *Ibid.*, hlm. 35.

Selain dua pandangan tersebut, ada juga “ahli hukum pidana” lain yang memberikan arti berbeda tentang “*Strafbaarfeit*” seperti “Jonkers” yang memberi definisi bahwa “*Strafbaarfeit*” merupakan peristiwa pidana yang diartikannya sebagai suatu perbuatan yang melawan hukum “(*wederrechtlijk*)”¹². Sedangkan “Moeljatno” yang memberi definisi pada “*Strafbaarfeit*” sebagai perbuatan yang terlarang dalam undang-undang dan terancam dengan pidana jika melanggar larangan itu.¹³

Jadi istilah “*Strafbaarfeit*” diartikan ke dalam berbagai istilah dalam bahasa Indonesia, istilah yang kemudian umum digunakan adalah delik karena istilah delik lebih universal, singkat, efisien dan netral, serta dapat mencakup delik khusus, dan digunakan oleh orang yang memakai istilah tindak pidana dan perbuatan pidana.

Dalam KUHP sendiri, tindak pidana yang dimaksud merupakan perbuatan yang dilarang oleh hukum dan diancam dengan sanksi pidana. Dalam KUHP, tindak pidana terbagi ke dalam dua bagian, antara lain:

- a. Kejahatan,
- b. Pelanggaran.

¹² Amir Ilyas., *Op. cit*, hlm. 20.

¹³ Eddy O.S Hiariej, 2016, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm. 121.

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Menurut “Leden Marpaung”, unsur delik terdiri atas “unsur subjektif dan unsur objektif”.

a. Unsur Subjektif

Unsur ini yang berasal dari dalam diri pelaku, yang diakibatkan oleh kesengajaan “(*intention/opzet/dolus*)” dan kealpaan “(*Negligence or schuld*)”.¹⁴ Kesengajaan terdiri atas tiga bagian:⁸

- 1.) *Oogmerk*, kesenjangan sebagai maksud.
- 2.) *Opzet als zekerheidsbewustzijn*, kesenjangan dengan keinsyafan pasti.
- 3.) *Dolus evantualis*, kesenjangan dengan keinsyafan akan kemungkinan.

Sementara itu keabaian adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan. Kealpaan terdiri atas dua yaitu:¹⁵

- 1) Tidak berhati-hati;
- 2) Sanggup menduga akibat perbuatan itu.

b. Unsur Objektif

Unsur-unsur ini berasal dari luar diri pelaku, yang antaranya terdiri atas:¹⁶

- 1) Perbuatan manusia, berupa:
 - a) *Act*, yakni perbuatan aktif atau perbuatan positif,

¹⁴ Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 9

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 9

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 10.

b) *Omission*, yakni perbuatan pasif atau perbuatan negatif, yaitu perbuatan yang mendiamkan atau membiarkan.

2) Akibat (*result*) perbuatan manusia

Akibat tersebut membahayakan atau merusak, bahkan menghilangkan kepentingan-kepentingan yang dipertahakan oleh hukum, misalnya nyawa, badan, kemerdekaan, hak milik, kehormatan dan sebagainya.

3) Keadaan-keadaan (*circumstances*)

Pada umumnya, keadaan tersebut dibedakan antara lain:

- a) Kondisi pada saat perbuatan dilakukan;
- b) Kondisi setelah perbuatan dilakukan.

4) Sifat dapat dihukum dan sifat melawan hukum

Seluruh unsur delik tersebut adalah satu kesatuan. Salah satu di antara berbagai unsur itu tidak terpenuhi maka bisa mengakibatkan terdakwa dibebaskan dari pengadilan. Menurut "Satocid Kartanegara" mengatakan bahwa, unsur delik terdiri atas unsur objektif dan unsur subjektif. Unsur yang objektif adalah unsur yang terdapat di luar diri manusia, yakni:

- 1) Suatu tindakan,
- 2) Suatu akibat,
- 3) Suatu keadaan (*omstandigheid*).

Seluruh hal itu dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang. Unsur subjektif adalah unsur-unsur dari perbuatan yang dapat berupa:

- 1) Kemampuan dapat dipertanggungjawabkan (*toerekening svatbaarheid*);
- 2) Kesalahan (*Schuld*).¹⁷

B. Dolus dan Culpa

1. Dolus

Pada "*Crimineel Wetboek*" (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) tahun 1809 dicantumkan: "Kesengajaan adalah kemauan untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang dilarang atau diperintahkan oleh undang-undang".¹⁸ Sedangkan Dalam "*Memorie van Toelichting*" (*Mvt*) Menteri Kehakiman sewaktu mengajukan *Crimineel Wetboek* tahun 1881 (yang menjadi Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia Tahun 1915), dimuat antara lain bahwa "Kesengajaan itu adalah dengan sadar berkehendak untuk melakukan suatu kejahatan tertentu (*de bewuste richting van den wil op een bepaald misdrijf*)".¹⁹

Mengenai *Mvt* tersebut, "Satochid Kartanegara" mengutarakan bahwa yang dimaksud dengan "*opzet willens en weten*" (dikehendaki dan diketahui) adalah "Seseorang yang melakukan suatu perbuatan

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 10.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 12.

¹⁹ *Ibid.*

dengan sengaja harus menghendaki (*willen*) perbuatan itu serta harus mengisansafi atau mengerti (*waten*) akan akibat dari perbuatan itu.²⁰

Beberapa pakar merumuskan *de wil* sebagai “Keinginan, Kemauan, atau Kehendak”. Dengan demikian, perbuatan merupakan pelaksanaan dari kehendak. Kehendak (*de wil*) dapat ditunjukkan terhadap:

- a. Perbuatan yang dilarang,
- b. Akibat yang dilarang.²¹

Dalam hukum pidana dikenal 2 (dua) teori, antara lain:

- a. Teori Kehendak (*Wilsteorie*)

Menurut teori ini kesengajaan adalah kehendak membuat suatu tindakan dan kehendak menimbulkan suatu akibat dari tindakan itu. Akibat dikehendaki apabila akibat itu yang menjadi maksud dari tindakan tersebut. Kehendak terbagi menjadi:

- 1) Determinisme,
- 2) Indeterminisme.

- b. Teori Membayangkan (*Voorstellingstheorie*)

Menurut teori ini adalah “Apabila dengan sengaja suatu akibat yang ditimbulkan dari suatu tindakan dibayangkan sebagai maksud dari tindakan itu”.

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*, hlm. 13.

Jika dibandingkan teori kehendak dengan teori membayangkan pada hakekatnya tidak berbeda. Perbedaannya adalah pada pokok pangkalnya yang berlainan dan cara menguraikan atau merumuskan yang tidak sama.²²

Bentuk-bentuk kesengajaan:

- a. Kesengajaan sebagai maksud;
- b. Kesengajaan dengan keinsafan pasti;
- c. Kesengajaan dengan keinsafan kemungkinan.²³

2. Culpa (Kealpaan)

Pada undang-undang tidak ditemukan arti dari kelalaian atau kealpaan (*culpa*). Namun, dari ilmu pengetahuan hukum pidana terdapat ciri atau sifat-sifat dari *culpa*. D. Simons menerangkan “Umumnya kealpaan terdiri atas dua bagian, yaitu tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, di samping dapat menduga akibat perbuatan itu”. Namun, meskipun suatu perbuatan dilakukan dengan hati-hati, masih mungkin juga terjadi kealpaan jika yang berbuat itu telah mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang undang-undang²⁴. Pada umumnya, kealpaan dibedakan atas:

- a. Kealpaan dengan Kesadaran. Dalam hal ini, pelaku telah membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat,

²² *Ibid.*, hlm. 14.

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*, hlm. 25.

tetapi walaupun dia berusaha untuk mencegah, timbul juga akibat tersebut.

- b. Kealpaan tanpa Kesadaran. Dalam hal ini, si pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat yang dilarang atau diancam hukuman oleh undang-undang, sedang dia seharusnya memperhitungkan akan timbulnya suatu akibat.

Menurut Lamintang mengemukakan bahwa: ²⁵

1. “Sengaja melakukan tindakan yang ternyata salah, karena menggunakan ingatan / otaknya secara salah seharusnya dia menggunakan ingatannya (sebaik-baiknya), tetapi dia melakukan suatu tindakan (aktif atau pasif) dengan kurang kewaspadaan yang diperlukan.
2. Pelaku dapat memperkirakan akibat yang terjadi, tetapi merasa dapat mencegahnya, sekiranya akibat itu pasti akan terjadi, dia lebih suka untuk tidak melakukan tindakan yang akan menimbulkan akibat itu. Tetapi tindakan itu tidak diurungkan, atas tindakan mana ia kemudian dicela, karena bersifat melawan hukum.”

Menurut E. Y . Kanter mendefinisikan culpa adalah:²⁶

“Kealpaan atau culpa, seperti juga kesengajaan adalah salah satu bentuk dari kesalahan, yang bentuknya lebih rendah derajatnya dari pada kesengajaan, karena bila mana dalam kesengajaan, suatu akibat yang timbul itu dikehendaki pelaku maka dalam kealpaan justru akibat itu tidak dikehendaki walaupun pelaku dapat memperkenalkan sebelumnya.”

Menurut Wirjono Prodjodikoro mengutarakan bahwa: ²⁷

²⁵ P.A.F. Lamintang, 1997, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 342.

²⁶ Kanter, E.Y, 1982, *Asas-Asas Hukum Pidana Disertai Pembahasan Beberapa Perbuatan Pidana Yang Penting*, PT Tiara Ltd, Jakarta, hlm. 92.

²⁷ Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, hlm. 42.

“Kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang sederajat seperti kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi.”

Menurut “Simons” mengemukakan bahwa: ²⁸

“Umumnya culpa itu terdiri atas dua bagian, yaitu tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, disamping dapat menduga suatu perbuatan itu walaupun suatu perbuatan itu dilakukan dengan berhati-hati masih mungkin juga terjadi culpa jika yang berbuat itu telah mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang undang-undang.”

Menurut Langemeyer mengemukakan bahwa: ²⁹

“Culpa adalah suatu struktur yang sangat gecompliceerd (rumit)”. Langemeyer mengadukan dalam satu pihak kekeliruan dalam perbuatan lahir dan menunjukkan kepada adanya keadaan batin yang tertentu dan dilain pihak keadaan itu sendiri.

Menurut Jonkers mengemukakan bahwa: ³⁰

“Culpa dalam hukum pidana diperlukan lebih kurang satu kelalaian yang hebat yaitu yang mengakibatkan perbuatan itu melawan hukum.”

Menurut Masruchir Ruba’l mengemukakan bahwa: ³¹

“Kealpaan merupakan bentuk kesalahan yang tidak berupa kesengajaan, akan tetapi juga bukan sesuatu yang terjadi kebetulan.”

Selain dari bentuk “Kealpaan” tersebut, ada juga pakar yang membedakan “Kealpaan” sebagai berikut:

²⁸ Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 25.

²⁹ Moeljatno, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 200.

³⁰ Rusli Effendy, 1986, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Lembaga Percetakan, Ujung Pandang, hlm. 65

³¹ Ruba’l, Masruchir, 2001, *Asas-Asas Hukum Pidana*, UM PRESS, Malang, hlm. 58.

- a. Kealpaan yang dilakukan secara mencolok, yang disebut dengan *culpa lata*.
- b. Kealpaan yang dilakukan secara ringan, yang disebut dengan *culpa levis*.³²

Culpa banyak ditemukan pada kasus pelanggaran lalu lintas seperti: Mahkamah Agung, dengan Putusan No. 496 K/Pid/1982 tanggal 30 April 1983 dan Mahkamah Agung dengan Putusan Reg. No. 624 K/Pid/1986 tanggal 17 Februari 1988.

C. Pidana dan Pemidanaan

1. Elemen-Elemen Pemidanaan

- a. Pidana adalah suatu penderitaan atau sesuatu yang tidak menyenangkan.
- b. Pidana dan pemidanaan ditujukan untuk suatu pelanggaran terhadap hukum.
- c. Harus sesuai antara pelanggaran yang dilakukan dan pemidanaan itu sendiri.
- d. Pemidanaan itu dijalankan oleh pelaku yang melakukan kejahatan.
- e. Pidana itu dipaksakan oleh kekuasaan yang berwenang dalam sistem hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan.³³

³² Leden Marpaung, *Op.cit*, hlm. 26-27.

2. Jenis-Jenis Pidana

a. Pidana Pokok

- 1.) Pidana Mati;
- 2.) Pidana Penjara;
- 3.) Pidana Kurungan;
- 4.) Pidana Denda;
- 5.) Pidana Tutupan.³⁴

b. Pidana Tambahan

- 1.) Pencabutan Hak-Hak Tertentu,
- 2.) Perampasan Barang-Barang Tertentu,
- 3.) Pengumuman Putusan Hakim.³⁵

D. Pidana Denda

Menurut KBBi, denda adalah hukuman yang berupa keharusan membayar dalam bentuk uang (karena melanggar aturan, undang-undang, dan sebagainya)³⁶. Satu dari sekian alasan tentang pidana denda disebabkan karena keberatan terhadap pidana badan dalam jangka waktu singkat. Beberapa keuntungan pidana denda adalah pidana denda tidak menyebabkan stigmatisasi, pelaku yang dikenakan pidana denda dapat tetap tinggal bersama keluarga dan lingkungan sosialnya. Pidana denda tidak menyebabkan pelaku kehilangan pekerjaannya, pidana denda

³³ Eddy O.S.Hiariej, *Op.cit* hlm. 452.

³⁴ Tim Visi Yustisia, 2015, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, Transmedia Pustaka, Jakarta, hlm. 10

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Kamus Besar Bahasa Indonesia.

dengan mudah dapat di eksekusi. Negara tidak menderita kerugian akibat penjatuhan pidana denda. Namun demikian, terdapat sisi lemah dari pidana denda yang hanya menguntungkan bagi orang-orang yang memiliki kemampuan finansial lebih.

Dalam konteks KUHP, pidana denda paling sedikit dua puluh lima sen. Jika pidana denda tidak dibayar, maka dapat diganti dengan pidana kurungan. Hal ini sesuai dengan adegium *qui non potest solvere in aere, luat corpore*. Artinya, siapa tidak mau membayar, maka ia harus melunasinya dengan derita badan.³⁷

E. Kedudukan Pidana Denda dalam Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

1. Kedudukan Pidana Denda Materiil

Pidana denda merupakan jenis pidana pokok dalam hukum pidana Indonesia. Berdasarkan ketentuan Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) terdiri atas:

- a. Pidana Pokok :
 - 1) Pidana Mati,
 - 2) Pidana Penjara,
 - 3) Pidana Kurungan,
 - 4) Pidana Denda,
 - 5) Pidana Tutupan

³⁷ Eddy O.S. Hiariej, *Op.cit* hlm. 469-470.

b. Pidana tambahan:

- 1) Pencabutan hak-hak tertentu,
- 2) Perampasan barang-barang tertentu,
- 3) Pengumuman putusan hakim,³⁸

Berdasarkan ketentuan “Pasal 10 KUHP” diatas: Pidana denda merupakan pidana pokok nomor 4. Pidana pokok yang diformulasikan dalam “Pasal 10 KUHP”. Pada dasarnya harus dijalani terpidana sendiri. Artinya, pada pelaksanaan pidana tersebut tidak boleh diwakili atau digantikan oleh orang lain. Pidana denda dalam “Pasal 10 KUHP” tersebut, dalam perkembangannya, nilai besaran dendanya yang ditentukan dalam buku II dan buku III KUHP sudah tidak memadai lagi dalam perkembangan zaman saat ini.

“Menurut Andi Hamzah”, yang menyatakan bahwa: “Pidana denda adalah satu-satunya jenis pidana yang dapat dipikul orang lain, walaupun pidana denda dijatuhkan secara pribadi kepada terpidana, tetapi tidak ada larangan jika denda tersebut secara sukarela dibayar orang lain atas nama terpidana”.³⁹

“Menurut Jan Remmelink” dalam “Eddy O.S Hiariej”, penjatuhan pidana denda memiliki beberapa keuntungan: “Pertama, pidana denda tidak menyebabkan stigmatisasi. Kedua, pelaku yang dikenakan pidana denda dapat tetap tinggal bersama keluarga dan lingkungan sosialnya. Ketiga, pidana denda tidak menyebabkan

³⁸ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Pasal 10 .

³⁹ Andi Hamzah, 2001, *Sistem Pidana Dan Pemindaan Indonesia*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 53.

pelaku kehilangan pekerjaannya. Keempat, pidana denda dengan mudah dapat di eksekusi. Kelima, negara tidak mendapat kerugian akibat penjatuhan pidana denda”.⁴⁰

Sebagai salah satu jenis pidana. Pidana denda memiliki keunikan tersendiri, yakni:

- a. Semua negara memiliki denda sebagai sanksi pidana,
- b. Pidana denda merupakan pidana tertua, setara pidana mati,
- c. Pidana denda tidak menyebabkan stigmatisasi,
- d. Pelaku yang dikenakan pidana denda dapat tinggal bersama keluarga dan lingkungan sosialnya,
- e. Pidana denda tidak menyebabkan pelaku kehilangan pekerjaannya,
- f. Pidana denda dapat dengan mudah di eksekusi,
- g. Negara tidak menderita kerugian akibat penjatuhan pidana denda.⁴¹

Menurut pandangan “Sudarto dan Suharyono AR”, mengatakan bahwa: “Pidana denda masih termasuk dalam paket sanksi. Pidana ini juga bisa dipandang sebagai alternatif dari pidana pencabutan kemerdekaan dan dipandang sebagai tidak kalah efektifnya, khusus

⁴⁰ Eddy O.S Hiariej, 2016, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm. 401.

⁴¹ Andi Zainal Farid dan Andi Hamzah, 2006, *Bentuk-Bentuk Khusus Perwujudan Delik (Percobaan, Penyertaan Dan Gabungan Delik) Dan Hukum Panitensier*, Rajagafindo, Jakarta, hlm. 294.

bagi orang-orang tertentu menurut keadaan".⁴² Sebagai salah satu jenis sanksi hukum dalam pidana denda adalah bagian dari hukum penitensier, yaitu hukum yang mengatur dan yang memberi aturan yang tentang stelsel sanksi.

Penitensier hukum meliputi peraturan tentang pemberian pidana, yang memuat aturan tentang jenis pidana, ukuran pidana, dan bentuk dan cara pemidanaan dan eksekusi sanksi hukum pidana, yakni pelaksanaan pidana atau tindakan secara konkret oleh aparat eksekusi.

Pidana denda belum optimal dan maksimal sebab penegak hukum cenderung menjatuhkan putusan pidana penjara atau kurungan ketimbang pidana denda. Pidana denda masih menjadi prioritas dalam penetapan dan penjatuhan pidana dalam kaitannya dengan tujuan pemidanaan, terutama pada proses pencapaian efek jera bagi pelaku pelanggaran dan pencapaian umum. Padahal dalam proses perkembangannya, konsepsi baru tentang hukum pidana yang menonjol saat ini adalah perkembangan mengenai sanksi alternatif, yaitu pidana hilang kemerdekaannya ke pidana denda, terutama terhadap tindak pidana ringan dan tindak pidana yang diancam dengan pidana penjara dibawah satu tahun.

Rancangan KUHP, sebagai ancaman hukum nasional, banyak menjanjikan berfungsinya pidana denda yakni pidana denda

⁴² Suhariyono AR, 2012, *Pembaharuan Pidana Denda Di Indonesia (Pidana Denda Sebagai Sanksi Alternatif)*, Papis Sinar Sinanti, Jakarta, hlm. 16-17.

ditentukan pidana minimumnya; pidana denda untuk korporasi; pertimbangan kemampuan terpidana dalam penjatuhan pidana denda; pidana denda yang dapat dibayar secara mencicil dan jika pidana denda tidak dapat dibayar, maka dapat diambil dari kekayaan atau pendapatan terpidana atau dapat diganti dengan pidana kerja sosial, pidana pengawasan atau pidana penjara yang ditentukan berdasarkan perhitungan dan ukuran-ukuran tertentu dan pidana bagi anak yang melakukan tindak pidana. Dalam hal ini, terjadi perubahan nilai mata uang. Ketentuan besarnya di tentukan oleh peraturan pemerintah. Untuk menyongsong konsep tersebut, pidana denda nantinya dapat disetarakan dengan pidana penjara yang selama ini diakui sebagai pidana efektif untuk penjeraan. Dengan demikian, pidana denda dapat menciptakan hasil yang diinginkan oleh pembentuk undang-undang sesuai dengan tujuan pembedaan yang diharapkan.

Pidana denda akan selalu menjadi pertimbangan oleh penegak hukum terutama hakim dalam memutus perkara pidana dan pidana denda harus dapat dirasakan sebagai penderitaan bagi pelaku tindak pidana (dalam bentuk kesengsaraan karena secara materi yang bersangkutan merasa kekurangan, jika mungkin menyita harta benda untuk menutupi denda yang belum atau tidak dibayar dengan cara pelelangan).

Pidana denda yang dibarengi dengan sistem keadilan restoratif diharapkan dapat menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan asa damai dalam masyarakat. Pidana denda dapat pula diharapkan membebaskan rasa bersalah kepada terpidana dan memberikan kepuasan terhadap pihak korban.

Sehingga lembaga pemasyarakatan (penjara) dijadikan sebagai tempat bagi terdakwa tindak pidana berat (*serious crime*) dan tindak pidana lainnya yang sangat meresahkan bagi masyarakat.

2. Pidana Denda Dalam Pelanggaran Lalu Lintas

Tabel 2: Daftar Pelanggaran dan Pidana Denda

No.	Pasal	Keterangan	Pidana	Denda
1.	278	Mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak pembuka roda dan peralatan pertolongan pertama.	1 bulan	250.000

2.	279	Memasang perlengkapan yang mengganggu keselamatan lalu lintas.	2 bulan	500.000
3.	280	Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dipasang tanda nomor kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh kepolisian.	2 bulan	500.000
4.	281	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa memiliki SIM yang sah (tidak punya).	4 bulan	1.000.000
5.	282	Penggunaan jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan petugas kepolisian demi ketertiban dan kelancaran lalu lintas.	1 bulan	250.000
6.	283	Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengganggu konsentrasi dalam mengemudi.	1 Bulan	750.000

7.	284	Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa mengutamakan keselamatan pejalan kaki/pesepeda.	2 bulan	500.000
8.	285 (1)	Mengemudikan kendaraan sepeda motor di jalan tanpa memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban).	1 bulan	250.000
9.	286	Mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana yang di maksud dalam Pasal 106 (mengemudi dengan baik).	2 bulan	500.000

10.	287	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar aturan perintah/larangan yang diatur rambu lalu lintas/ marka jalan.	2 bulan	500.000
11.	287	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar aturan perintah/larangan yang diatur alat pemberi isyarat lalu lintas.	2 bulan	500.000
12.	287	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar aturan gerakan lalu lintas, tata cara berhenti dan parkir.	1 bulan	250.000
13.	287	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar ketentuan pengguna/hak utama kendaraan bermotor dalam memakai alat peringatan dengan bunyi dan sinar.	1 bulan	250.000

14.	287 (5)	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar aturan batas kecepatan maksimum/ minimum.	2 bulan	500.000
15.	287 (6)	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan melanggar tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.	1 bulan	250.000
16.	288 (1)	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa melengkapi dengan STNK yang sah.	2 bulan	500.000
17.	288 (2)	Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa dapat menunjukkan SIM (ketinggalan/ kelupaan).	1 bulan	250.000
18.	289	Mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk disamping pengemudi dengan tidak mengenakan sabuk pengaman.	1 bulan	250.000

19.	290	Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menegenakan helm.	1 bulan	250.000
20.	291 (1)	Mengemudikan sepeda motor dengan tidak memakai helm.	1 bulan	250.000
21.	291 (2)	Mengemudikan kendaraan sepeda motor dengan penumpang tidak memakai helm.	1 bulan	250.000
22.	292	Mengemudikan kendaraan sepeda motor dengan membonceng lebih dan 1 penumpang.	1 bulan	250.000
23.	293 (1)	Mengemudikan kendaraan bermotor dijalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu.	1 hari	250.000

24.	293 (2)	Mengemudikan kendaraan sepeda motor di jalan dengan tidak menyalakan lampu utama pada siang hari.	1 bulan	250.000
25.	294	Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.	1 bulan	250.000

(sumber : Pengadilan Negeri Kota Makassar)

Dalam “Paragraf 2 Bagian Keenam Bab XVI, Pasal 211-216 KUHAP” telah diatur tentang cara pemeriksaan cepat untuk memberikan putusan terhadap pelanggaran lalu lintas berdasarkan “Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, sebagaimana telah diubah dengan “Undang-undang No. 22 Tahun 2009”. Hukuman pelanggaran lalu lintas yang dijatuhkan adalah hukuman denda. Menurut “Hakim Imam Supriyadi S.H., M.H di Pengadilan Negeri Kota Makassar yang penulis (wawancarai tanggal 11 April 2019)” menjelaskan bahwa:

“Memang pidana denda yang dikenakan oleh pelanggar lalu lintas khususnya pelanggaran kelengkapan kendaraan bermotor seperti tidak mengenakan helm, tidak dilengkapi kaca spion serta kelengkapan kendaraan bermotor lainnya termasuk kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor relatif ringan dibandingkan

dengan denda yang diterapkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, hukuman yang relatif ringan itu disebabkan karena penjatuhan hukuman tidak semata-mata hanya mempidana orang-orang yang bersalah melakukan pelanggaran lalu lintas tetapi juga mempunyai tujuan mendidik agar yang bersangkutan insaf dan kembali disiplin dalam berlalu lintas dan disamping itu juga melihat besar kecilnya pelanggaran yang dilakukan”.

Mengenai tujuannya “Hakim Widiarso S.H., M.H” berpendapat bahwa (wawancara tanggal 12 April 2019):

“Tujuan untuk memberikan efek jera dan mendidik tidak dapat tercapai karena kurangnya kesadaran dan adanya anggapan yang sudah membudaya di masyarakat setempat tentang adanya hukum untuk dilanggar serta masyarakat merasa masa bodoh terhadap ketertiban dalam berlalu lintas”.

Menurut “Hakim Imam Supriyadi S.H., M.H”, penyebab lainnya mengapa makin meningkatnya pelanggaran lalu lintas yaitu, (wawancara tanggal 11 April 2019):

“Proses sidang terhadap pelanggaran tersebut terkesan dianggap sepele oleh masyarakat setempat sehingga dianggap mudah dan tidak menimbulkan efek jera karena tedakwa dapat menunjuk seseorang dengan surat kuasa untuk mewakilinya dan jika terdakwa atau kuasanya tidak hadir pada hari yang telah ditentukan, maka perkaranya tetap diperiksa dan diputuskan tanpa hadirnya pelanggar (verstek) dan surat amar putusan segera disampaikan oleh penyidik kepada terpidana, kemudian bukti penyampaian amar putusan diserahkan kepada panitera untuk dicatat dalam buku register”.

Mudahnya penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas serta rendahnya denda yang harus dibayar membuat anggapan bahwa pelanggaran lalu lintas mudah selesai setelah kita membayar denda tilang serta adanya beberapa (oknum) anggota polisi lalu lintas yang

menerima suap yang membuat masyarakat pelanggaran lalu lintas tidak jera dan mereka tidak takut untuk mengulangi pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian yang telah dilakukan di Pengadilan Negeri Kota Makassar yang terjadi selama setahun terakhir, yaitu dalam kurun waktu 2018. Dari hasil penelitian di Pengadilan Negeri Kota Makassar, penulis mendapatkan data dari seorang panitera hukum dan undang-undang yang bernama Andi Hajerawati berupa rekapitulasi akhir tahun 2015-2018 yang dicatat berdasarkan buku register pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri Kota Makassar yaitu sebagai berikut :

Tabel 3: Data Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri Kota Makassar dari Tahun 2015-2018.

No.	Tahun	Jumlah Berkas Tilang
1.	2015	23. 273 Berkas
2.	2016	32. 686 Berkas
3.	2017	31. 675 Berkas
4.	2018	30. 904 Berkas

(sumber : Register Pengadilan Negeri Kota Makassar)

Berdasarkan data di atas, di tahun 2015 tercatat 23.273 bekas perkara pelanggaran lalu lintas sedangkan di tahun 2016 tercatat 32.686 berkas perkara pelanggaran lalu lintas. Ini berarti terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas di tahun 2015 akan tetapi di

tahun berikutnya terjadi penurunan pelanggaran lalu lintas di tahun 2016 buktinya tercatat 31.675 berkas perkara pelanggaran lalu lintas dan di tahun 2018 mengalami penurunan lagi dengan 31.009 berkas tilang yang masuk di Pengadilan Negeri Kota Makassar.

Penulis akan merincikan jumlah pelanggaran kelengkapan lalu lintas yang di tahun 2018 yang terjadi pada setiap bulannya sebagai berikut :

Tabel 4 :

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang) di Pengadilan Negeri Kota Makassar Tahun 2018.

No.	Bulan	Sidang Biasa	Kasus yang diputus Cepat	Jumlah Pelanggar
1.	Januari	165	1.496	4.488
2.	Februari	148	1.935	5.805
3.	Maret	140	1.894	5.682
4.	April	205	1.933	5.799
5.	Mei	255	3.964	1.1892
6.	Juni	4	1.913	5.738
7.	Juli	160	1.790	5.370
8.	Agustus	153	2.498	7.494
9.	Sepetember	135	1.569	7.707

10.	Oktober	146	2.694	8.082
11.	November	157	5.684	1.7052
12.	Desember		2.534	7.602
	Total	1.668	30.904	92.711

(Sumber : Data Register Pengadilan Negeri Kota Makassar)

Dalam tabel diatas, dapat dilihat bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas perkara tilang selama tahun 2018 yang masuk ke Pengadilan Negeri Kota Makassar sebanyak 30.904 kasus yang terdiri dari 1.668 kasus biasa sedangkan jumlah terdakwa 92.711 dan jumlah terpidana sebanyak 30.904.

Tabel diatas juga menunjukkan bahwa selama tahun 2018 jumlah kasus yang masuk di Pengadilan Negeri Kota Makassar dari bulan Januari sampai Desember bersifat fluktuatif atau naik turun, adapun bulan November merupakan jumlah kasus terbanyak yang masuk yakni sebanyak 5.684 kasus jumlah kasus paling sedikit masuk yakni sebanyak 1.496 kasus di bulan Januari.

Berkaitan dengan hal itu penulis juga mewawancarai “Kanit Satlantas Polrestabes Makassar AKP Julius Yusuf” tentang jenis-jenis tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di Kota Makassar (wawancara diambil pada tanggal 15 April 2019):

“Jenis pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi, ada beberapa jenis. Diantaranya adalah surat-surat berkendara terutama pengendara motor, kelengkapan berkendara. Kapasitas muatan yang melebihi batas volume kendaraan, ini biasanya terjadi pada

kendaraan beroda empat (truk dan pick up), tidak patuh pada rambu-rambu lalu lintas dan kecepatan kendaraan”.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan “Kanit Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar” bahwa kesadaran akan pentingnya tertib berlalu lintas di wilayah Kota Makassar, terlihat masih kurang diperhatikan oleh masyarakat. Hal ini dapat kita lihat dari masih tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Makassar selama kurun waktu 1 (satu) tahun terakhir, berdasarkan data tilang yang masuk di Pengadilan Negeri Kota Makassar.

Pelanggaran lalu lintas banyak dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor atau pengguna jalan di Kota Makassar adalah banyaknya pengendara kendaraan bermotor yang berkendara tanpa membawa surat-surat yaitu Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (selanjutnya disingkat STNK) dan Surat Izin Mengemudi (selanjutnya disingkat SIM) entah karena faktor kesengajaan atau tidak, hal tersebut adalah hal yang tidak dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan dan jelas-jelas diancam dengan pidana denda. Selanjutnya, jenis pelanggaran lalu lintas yang juga sering dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor di Kota Makassar adalah kelengkapan kendaraan, dimana banyak kendaraan bermotor yang beredar di jalan tanpa kelengkapan yang seharusnya dimiliki untuk dapat beredar di jalan misalnya, banyak kendaraan sepeda motor yang tidak memakai kaca spion, dan kelengkapan lain yang harus

dipenuhi untuk dapat mengendara di jalan. Selanjutnya adalah pelanggaran yang terkait dengan jumlah muatan yang dibawa oleh kendaraan bermotor atau pick up, hal ini pun cukup banyak terjadi. Banyak pengendara kendaraan bermotor yang mengangkut muatan yang melebihi jumlah muatan yang seharusnya, misalnya saja pengendara kendaraan roda dua (sepeda motor) yang membawa dua orang penumpang atau kendaraan angkutan yang membawa jumlah muatan yang melebihi kapasitas muatan.

Selain pelanggaran tersebut di atas, jenis pelanggaran lain yang juga sering terjadi adalah melanggar rambu-rambu lalu lintas dan mengendarai kendaraan bermotor dengan kecepatan yang melampaui batas kecepatan yang seharusnya serta jenis pelanggaran lain yang diatur dalam undang-undang lalu lintas. Pelanggaran tersebut di atas seharusnya tidak terjadi lagi dalam masyarakat, seandainya ada kesadaran dari para pengguna jalan untuk menaati dan menghormati hak-hak pengguna orang lain dalam berlalu lintas.

Jenis kendaraan yang terlibat dalam kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar bervariasi, berikut ini adalah data tentang jenis-jenis kendaraan yang terlibat dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar, wawancara penulis dengan “Brigpol Juantrice Lionel Limbe, Ba Satlantas Polrestabes Makassar” (wawancara diambil tanggal 16 April 2019):

“Kalau jenis kendaraan yang sering melakukan pelanggarannya beragam, seperti: truk dan pick up biasanya pelanggaran lalu lintasnya ialah kapasitas muatan melebihi volume kapasitas kendaraan. Mini bus dan mikrolet adalah kelengkapan surat-surat pengendara dan yang paling banyak adalah pengemudi sepeda motor, pelanggarannya ialah dari kelengkapan surat-surat sampai pada ketidakpatuhan pada rambu-rambu lalu lintas”.

Berdasarkan wawancara penulis di atas bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang mendominasi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar selama kurun waktu 1 (satu) tahun terakhir. Hal ini disebabkan karena jumlah kendaraan sepeda motor memang lebih banyak dibandingkan dengan jenis kendaraan lain. Disamping itu, pengendara sepeda motor juga adalah pengendara yang memang kurang disiplin dalam berlalu lintas sehingga setiap dilakukan operasi tertib lalu lintas (sweeping) oleh petugas Sat Lantas Polrestabes Makassar maka akan banyak pengendara kendaraan sepeda motor yang terjaring mulai dari tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK dan jenis pelanggaran yang lain.

Kemudian penulis menanyakan segala bentuk sosialisasi yang diberikan dan tentang upaya kepolisian agar pidana denda pada pelanggaran lalu lintas tersebut efektif. Menurut Kanit Polisi Lalu Lintas Di Polrestabes Makassar, AKP Julius Yusuf bahwa (wawancara tanggal 15 April 2019):

“Mensosialisasikannya dengan cara menyampaikannya melalui media cetak dan elektronik seperti radio lokal di Kota Makassar dan terjun langsung ke masyarakat. Contohnya, melakukan sosialisasi di sekolah-sekolah agar sejak dini siswasiswa lebih

mengenal dan mematuhi peraturan lalu lintas. Karena kebanyakan pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar dilakukan oleh usia remaja, secara tidak langsung upaya kami pihak kepolisian dalam penindakan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas juga membuat pidana denda tersebut menjadi efektif. Dimana dalam melakukan penindakannya berdasarkan sesuai dengan aturan yang berlaku”.

Dari hasil wawancara di atas, penulis dapat menguraikan bahwa ada beberapa upaya kepolisian lalu lintas polres Kota Makassar agar mengurangi pelanggaran lalu lintas dan mengefektifkan pidana denda yaitu:

a. Upaya Preventif

“Upaya preventif (pencegahan)” dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan dalam ketertiban dan keamanan (stabilitas hukum). Upaya preventif yang telah dilakukan oleh polisi lalu lintas Kota Makassar antara lain:

- 1) Penyuluhan tentang berlalu lintas, baik dengan media elektronik maupun media cetak,
- 2) Pelatihan berlalu lintas,
- 3) Pelayanan pembuatan SIM,
- 4) Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet, dan penyebaran brosur, dan
- 5) Pemasangan rambu-rambu lalu lintas.

b. Upaya Represif

“Upaya (penindakan)” merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadinya kejahatan atau pelanggaran. Seiring dengan pelaksanaan penanggulangan pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar yang bersifat preventif, maka perlu dilaksanakan upaya penanggulangan yang bersifat represif. Upaya represif yang dilakukan adalah:

- 1) Penindakan dengan pemberian surat teguran atau lisan. Penindakan dengan teguran hanya diberikan kepada pelanggar yang tidak terlalu fatal seperti mengendarai kendaraan dengan membawa anak atau diberikan bagi anak sekolah dibawah umur yang melakukan pelanggaran.
- 2) Penindakan dengan pemberian surat tilang. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang kedapatan melanggar lalu lintas maka akan ditindaki dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat ketika ada operasi/ sweeping yang dilakukan polisi lalu lintas dimana banyak terjaring pelaku pelanggaran lalu lintas, baik itu mengenai perlengkapan, kendaraan, surat-surat, maupun marka/ rambu.

Namun, segala bentuk upaya yang dilakukan baik melalui sosialisasi mengenai aturan-aturan lalu lintas, serta pidana denda yang diterima oleh masyarakat apabila melakukan pelanggaran lalu

lintas, hal yang tidak kalah pentingnya adalah perlu bertindak dengan tegas aparat yang tidak melaksanakan tugasnya dengan jujur dan penuh tanggung jawab, karena jika kita kembali kepada teori yang mengatakan bahwa seberapa bagusya peraturan perundang-undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Oleh karena itu, jika dilapangan ditemukan aparat kepolisian menyalahgunakan wewenang yang ia miliki seperti meminta uang kepada si pelanggar tanpa melalui prosedur yang sudah ada maka oknum aparat tersebut akan bertindak sesuai peraturan yang berlaku.

Dengan maraknya sistem penyelesaian pelanggaran lalu lintas di tempat atau biasa disebut sistem damai dapat menimbulkan citra buruk terhadap polisi dan upaya yang dilakukan untuk mengatasinya menurut “Kanit Polisi Lalu Lintas Di Polrestabes Makassar, AKP Julius Yusuf” (wawancara tanggal 15 April 2019) bahwa:

“Untuk penindakan yang dilakukan di tempat, sesuai dalam aturan yang tertera bahwa sistem tersebut tidak memperbolehkan adanya sistem tersebut karena merupakan suatu perbuatan tindak pidana. Lebih lanjut upaya penanganan sistem tersebut bahwa dengan adanya pengaduan dari masyarakat, kami akan selalu membenahi kinerja kepolisian dengan peningkatan pengawasan terhadap petugas dalam melaksanakan tugas dan wewenang, serta memberikan sanksi terhadap petugas yang melakukan sistem penyelesaian pelanggaran lalu lintas di TKP berdasarkan peraturan. Jadi, sebaiknya untuk seluruh pengguna jalan raya ada baiknya untuk menaati aturan sesuai dengan peraturan yang berlaku”.

Selain itu, dari masyarakat sendiri yang merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum. Di Kota Makassar sendiri berdasarkan

hasil pengamatan penulis yang terjun langsung melihat terjadinya proses yang dimaksud, adapun faktor-faktor menyelesaikan pidana denda pelanggaran lalu lintas secara damai sebagai berikut:

a) Faktor Ekonomi

Faktor ekonomi ini merupakan faktor yang mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dikarenakan dengan cara damai tidak membutuhkan biaya yang begitu banyak dibandingkan harus menunggu keputusan pengadilan yang membutuhkan proses yang panjang dan memakan waktu yang lama.

b) Faktor Kedekatan Emosional

Faktor inilah yang masih sulit untuk dihindari oleh aparat kepolisian, karena sistem kekeluargaan maupun kekerabatan masyarakat Kota Makassar seringkali dikaitkan dalam upaya penegakan hukum.

c) Faktor Kultur

Faktor ini pula masih begitu mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas secara damai di kota Makassar dikarenakan kultur masyarakat Makassar yang cenderung lebih memilih menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dengan cara damai di TKP.

d) Faktor Kekebalan Institusional Terhadap Hukum

Hal ini seringkali terjadi pada beberapa oknum yang mendapat pengecualian-pengecualian bagi golongan masyarakat yang menduduki posisi-posisi tertentu atau karena keluarga besar polri.