

**SINERGITAS PENEGAKAN HUKUM TERHADAP  
PELANGGARAN ANGKUTAN BATU BARA  
DI PROVINSI JAMBI**

**TESIS**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum  
Pada  
Program Magister Ilmu Hukum  
Universitas Batanghari**



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS BATANGHARI  
JAMBI  
2023**



**UNIVERSITAS BATANGHARI**  
**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**

---

**PERSETUJUAN TESIS**

Nama : **HERI SUPRIAWAN**  
NPM : **B20031098**  
Program Studi : **Magister Ilmu Hukum**  
Judul Tesis : **Sinergitas Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran  
Angkutan Batu Bara di Provinsi Jambi**

Telah Disetujui Oleh Pembimbing Untuk Dipertahankan Dihadapan  
Dewan Penguji Program Magister Ilmu Hukum  
Universitas Batanghari Jambi  
Pada Tanggal 16 Maret 2023

**Pembimbing Pertama**

**Pembimbing Kedua**

**Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH. MH.**

**Dr. Hj. Suzanalisa, SH. MH**



**UNIVERSITAS BATANGHARI**  
**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**

---

**PENGESAHAN TESIS**

Judul Tesis : **Sinergitas Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran  
Angkutan Batu Bara di Provinsi Jambi**

Nama : **HERI SUPRIAWAN**  
NPM : **B20031098**  
Program Studi : **Magister Ilmu Hukum**  
Bidang Kajian Utama : **Hukum Pidana**

**Menyetujui**

**Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH, MH.**  
Pembimbing Pertama

**Dr. Hj. Suzanalisa, SH, MH**  
Pembimbing Kedua

**Dekan Fakultas Hukum**

**Ketua Program Magister Ilmu Hukum**

**Dr. M. Muslih, SH, MH**

**Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH, M**



**UNIVERSITAS BATANGHARI**  
**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**

---

Judul Tesis : **Sinergitas Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran  
Angkutan Batu Bara di Provinsi Jambi**

Nama : **HERI SUPRIAWAN**  
NPM : **B20031098**  
Program Studi : **Magister Ilmu Hukum**


**Tesis Ini Telah Diuji Dan Dipertahankan Dihadapan Dewan Penguji  
Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Dan  
Dinyatakan LULUS Pada Tanggal 16 Maret 2023**

**Menyetujui Dewan Penguji**

**Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH.MH**  
Ketua

**Dr. Hj. Suzanalisia, SH.MH**  
Sekretaris

**Dr. H. Ruslan Abdul Gani, SH. MH.**  
Penguji Utama



**Dr. Nuraini Zachman, SH. MH.**  
Penguji Anggota

**Dr. Amir Svarifuddin, SH. MH.**  
Penguji Anggota

**Dekan Fakultas Hukum**

**Ketua Program Magister Ilmu Hukum**

**Dr. M. Muslih, SH. MH**

**Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH.M**

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karuniaNYA, penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini dengan judul **“SINERGITAS PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN ANGKUTAN BATU BARA DI PROVINSI JAMBI”**

Tesis ini disusun adalah untuk memenuhi sebagian persyaratan untuk memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi. Walaupun untuk menyusun tesis ini penulis telah mengerahkan kemampuan yang maksimal, akan tetapi tetap disadari bahwa apa yang telah dicapai, tidaklah sempurna apa yang diharapkan. Begitu pula sebagai insan biasa, penulis tidak mungkin bebas dari berbagai kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, atas segala kekurangan dan kesalahan itu penulis mohon maaf.

Terwujudnya tesis ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan serta petunjuk dari berbagai pihak, kepada semuanya penulis haturkan terima kasih. Sehubungan dengan itu pula, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya secara khusus kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Herri, SE.MBA selaku Pj. Rektor Universitas Batanghari Jambi yang telah banyak memberikan motivasi dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti pendidikan pada Universitas Batanghari Jambi.
2. Bapak Dr. M. Muslih, SH.MHum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Batanghari yang telah banyak memberikan motivasi dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti pendidikan pada Universitas Batanghari Jambi
3. Bapak Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, S.H, M.H selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi dan Pembimbing Pertama yang telah banyak memberikan bimbingan dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti

perkuliahan dan arahan dalam penyelesaian tesis pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi.

4. Ibu Dr. Hj. Suzanalisa, S.H, M.H. selaku Sekretaris Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi dan Pembimbing Kedua yang telah banyak memberikan bimbingan dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti perkuliahan pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi.
5. Bapak Ibu para dosen serta seluruh staf Tata Usaha Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi yang telah mendidik dan membimbing serta memberi kemudahan di bidang administrasi selama penulis mengikuti perkuliahan.
6. Orang tua tercinta atas rasa sayang dan segala dorongan moril serta materil kepada penulis.
7. Rekan-rekan kuliah di Universitas Batanghari Jambi.

Atas segala bimbingan dan bantuan yang telah diberikan, penulis ucapkan banyak terima kasih dan semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya. Akhirnya penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang relevan hendaknya.

Jambi, Maret 2023

Penulis

*Heri Supriawan*

## ABSTRAK

Heri Supriawan/B20031098/2023/ Sinergitas Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi/ Prof. Dr. H. .Abdul Bari Azed, SH.MH sebagai Pembimbing Pertama/ Dr. Hj. Suzanalisa, SH.MH sebagai Pembimbing Kedua.

Provinsi Jambi memiliki kekayaan Batubara yang tidak akan habis dalam masa 100 tahun dan akan bertambah apabila ditemukan lokasi tambang baru, namun memiliki kendala dalam pengangkutan untuk sampai ke Pelabuhan Stockfile Batubara yang tidak memiliki jalur khusus, maka berdasarkan kebijakan Pemerintah Daerah memakai Jalan Umum. Hal ini menarik dilakukan penelitian yang bertujuan untuk memahami dan menganalisis Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi, Kendala apa saja yang dialami oleh Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi, Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi. Metode Penelitian yuridis Empiris. Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi telah dilaksanakan antara lain Batas maksimum muatan dibatasi 11,5ton , Rute angkutan batubara melalui jalur muara bulian –tempino , Pengaturan waktu operasional angkutan batubara, Diperlukan perbaikan dan pelebaran jalan serta pemasangan rambu dan marka pada rute angkutan batubara, Penggunaan nopol khusus angkutan batubara, Penyediaan supply BBM non subsidi di SPBU khusus angkutan batubara. Kendala Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi bersumber dari intern Polda Jambi antara lain indan internal Polda Jambi. Internal terdiri dari Jumlah Personil sebagai penyidik yang kurang memadai dengan beban kerja, Anggaran yang dimiliki oleh yang terbatas, Profesionalitas atau keahlian dan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh penyidik yang kurang memadai, Masih lemahnya integritas personil polisi dalam penegakan hukum. Eksternal terdiri dari Optimal kerjasama dari pihak masyarakat, Kurangnya koordinasi antara penegak hukum, aparat pemerintah, tokoh masyarakat di dalam menanggulangi penambangan emas tanpa izin, geografi Provinsi Jambi. Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi antara lain Penekanan segera tentang penataan & Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Batubara Di Provinsi Jambi, Optimalisasi Kinerja Tim Satgas Pengawasan Pelaksanaan Peraturan Perundang-Undangan Tentang Pengangkutan Minerba Di Provinsi Jambi, Rekomendasi kepada Dinas PUPR prov jambi untuk melakukan perbaikan jalan, Penambahan, Refungsional, Monitoring Kantong-Kantong Pakir Truk-truk angkutan Batubara di sepanjang pelintasan. SARAN disampaikan bahwa Perlu ditingkatkan kinerja Sinergitas Polda Jambi dengan stakeholder terkait terhadap Kendaraan Angkutan Batubara di Provinsi Jambi sampai memiliki jalur khusus pengangkutan tersebut dan Perlu dipercepat jalur khusus bagi angkutan batubara dalam rangka mencegah dampak-dampak negative di jalan umum Provinsi Jambi

Kata Kunci : Sinergitas, Penegakan Hukum, Kendaraan Pengangkut Batubara, Provinsi Batubara

## ABSTRACT

Heri Supriawan/B20031098/2023/ Synergy of Law Enforcement Against Coal Transportation Violations in Jambi Province/ Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH.MH as First Advisor/Dr. Hj. Suzanalisa, SH.MH as Second Advisor.

Jambi Province has a wealth of coal that will not run out in 100 years and will increase if a new mining location is found, but has problems in transportation to get to the Coal Stockfile Port which does not have a special route, so based on the Regional Government policy it uses public roads. It is interesting to carry out research that aims to understand and analyze the Implementation of Jambi Police Law Enforcement Synergy in efforts to transport coal in Jambi Province, what are the obstacles experienced by the Jambi Regional Police against Coal Transport Violations in Jambi Province?. Future Concepts in Synergy The Jambi Regional Police are Obstacles to Coal Transportation Violations in Jambi Province. Empirical Juridical Research Methods. The implementation of Jambi Police Law Enforcement Synergy in efforts to transport coal in Jambi Province has been carried out, among others, the maximum load limit is limited to 11.5 tons, the coal transport route is through the Muara Bulian – Tempino route, setting the operational time for coal transportation, road repairs and widening and installation of signs and markings on coal transportation routes, use of special number numbers for coal transportation, provision of non-subsidized fuel supplies at gas stations specifically for coal transportation. Jambi Police Constraints Against Coal Transport Violations in Jambi Province came from internal Jambi Police, including internal Jambi Police officers. Internal consists of the number of personnel as investigators who are inadequate with the workload, the budget owned by the limited, the professionalism or expertise and facilities and infrastructure owned by investigators who are inadequate, the integrity of police personnel is still weak in enforcing the law. External consists of Optimal cooperation from the community, lack of coordination between law enforcement, government officials, community leaders in tackling illegal gold mining, geography of Jambi Province. including an immediate emphasis on structuring & regulating coal transport traffic in Jambi province, optimizing the performance of the Task Force for Supervision of the Implementation of Laws and Regulations concerning the Transport of Minerba in Jambi Province, recommendations to the Jambi PUPR service to carry out road repairs, additions, refunctionalization, monitoring of pockets -Park of Coal transport trucks along the crossing. SUGGESTIONS were made that the performance of the Jambi Regional Police Synergy with related stakeholders regarding coal transportation vehicles in Jambi Province needs to be improved so that they have special transportation routes and special lanes for coal transportation are needed to be accelerated in order to prevent negative impacts on public roads in Jambi Province.

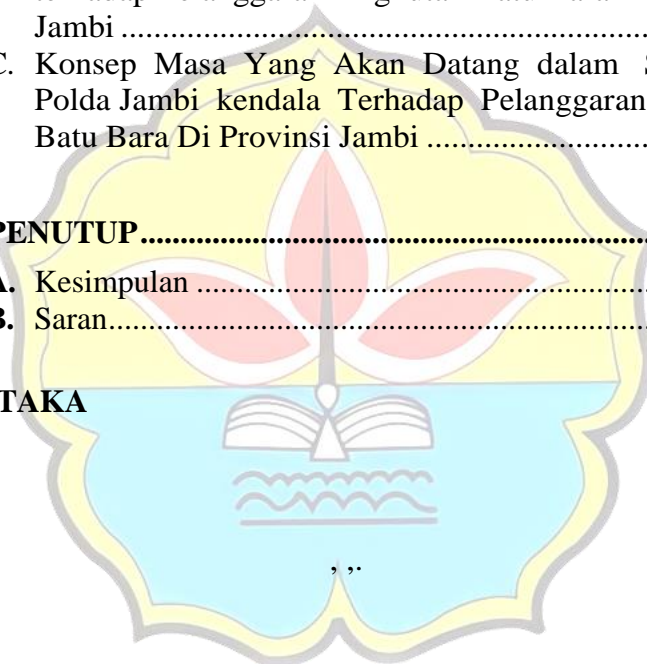
Keywords: Synergy, Law Enforcement, Coal Transport Vehicles, Coal Province



## DAFTAR ISI

		Halaman
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>		<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>		<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>		<b>iii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>		<b>v</b>
<b>ABSTRACT.....</b>		<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>		<b>vii</b>
<b>BAB I</b>	<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
	A. Latar Belakang masalah.....	1
	B. Perumusan Masalah .....	9
	C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian .....	9
	D. Kerangka Konseptual.....	10
	E. Kerangka Teori.....	14
	F. Metode Penelitian.....	19
	G. Sistematika Penulisan.....	22
<b>BAB II</b>	<b>Tinjauan Umum Mengenai Pidana dan Pemidanaan .....</b>	<b>25</b>
	A. Tinjauan Umum Tentang Hukum Pidana .....	25
	B. Karakteristik Perbuatan Pidana dan Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana.....	40
	C. Tinjauan Umum Mengenai Tujuan Pemidanaan.....	47
	D. Pengertian dan Ruang Lingkup Kebijakan Hukum Pidana.....	57
<b>BAB III</b>	<b>Pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Perspektif Perundang - Undangan Indonesia</b>	
	A. Gambaran Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia .....	66
	B. Landasan Yuridis Penyelenggaraan Lalu Lintas dan	

	Angkutan Jalan.....	74
	C. Perbuatan Pidana dan Penyelesaian Perkara Pidana di Bidang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan .....	84
	D. Penegakan Hukum Melalui Sistem Peradilan Pidana ...	96
	E. Kebijakan Hukum Pidana Terhadap Perbuatan Pidana Di Bidang Pertambangan .....	101
<b>BAB IV</b>	<b>Sinergitas Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi.....</b>	<b>109</b>
	A. Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi	109
	B. Kendala Kendala yang dialami oleh Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi .....	116
	C. Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi .....	122
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP.....</b>	<b>125</b>
	A. Kesimpulan .....	125
	B. Saran.....	126
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>		



# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Pembangunan nasional pada hakekatnya merupakan upaya sadar dalam mengolah dan memanfaatkan sumber daya alam dalam rangka meningkatkan kemakmuran rakyat untuk mencapai kesejahteraan lahir dan kepuasan batin. Oleh karena itu penggunaan sumber daya alam harus selaras, serasi dan seimbang dengan fungsi lingkungan hidup.

Dalam rangka pendayagunaan sumber daya alam sebagai pokok-pokok kemakmuran rakyat, maka pembangunan dilakukan secara terencana, rasional, optimal, bertanggungjawab dan sesuai dengan kemampuan daya dukungnya dengan mengutamakan sebesar-besar kemakmuran rakyat serta memperhatikan kelestarian fungsi dan keseimbangan lingkungan hidup. Pembangunan ekonomi yang mengelola kekayaan bumi Indonesia seperti kehutanan dan pertambangan, dilakukan dengan memperhatikan bahwa pengelolaan sumber daya alam di samping untuk memberi kemanfaatan masa kini, juga harus menjamin kehidupan masa depan. Sumber daya alam yang dapat diperbaharui (*renewable resource*,) seperti hutan, harus dikelola secara bijaksana sehingga fungsinya dapat selalu terpelihara, sedangkan sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui (*non-renewable resource*) seperti bahan tambang minyak dan gas (migas), batubara, biji besi dan lain-lainnya harus digunakan secara rasional dan bijaksana sehingga

pemanfaatannya dapat bertahan selama mungkin.<sup>1</sup>Hal ini berarti sangat disadari bahwa tanpa pengelolaan yang rasional dan bijaksana, sebesar apapun sumber daya alam itu tidak akan mendatangkan kemanfaatan yang maksimal bagi kesejahteraan bangsa, khususnya generasi yang akan datang.

Pembangunan di masa depan sangat bergantung pada ketersediaan jangka panjang energi, padahal sumber energi primer masa kini sebagian besar bersifat tak dapat diperbaharui seperti migas. Menurut perhitungan para ahli, hingga saat ini tidak satupun sumber atau gabungan beberapa sumber energi yang ada dapat memenuhi kebutuhan masa depan tersebut. Meskipun sebenarnya sumber energi primer lainnya seperti matahari, angin dan gelombang masih sangat besar, akan tetapi pemanfaatannya memerlukan teknologi tinggi yang berarti memerlukan biaya besar pula.

Salah satu sumber energi yang diharapkan dapat menggantikan bahan bakar migas di masa yang akan datang adalah batubara.<sup>2</sup> Salah satu provinsi yang memiliki kekayaan Batubara adalah Provinsi Jambi dengan jumlah 1,9 miliar Ton yang diperkirakan akan habis 100 tahun mendatang<sup>3</sup>. Kekayaan Batubara ini akan bertambah lagi apabila ditemukan lokasi-lokasi tambang batubara. Dengan potensi cadangan batubara diharapkan kebijakan di sektor pertambangan diarahkan untuk menghasilkan bahan tambang sebagai bahan baku bagi industri dalam negeri sehingga dapat menghasilkan nilai tambah yang setinggi-tingginya dan menciptakan lapangan kerja yang

---

<sup>1</sup>Emil Salim, (I), Pembangunan Berwawasan Lingkungan, LP3ES, Jakarta Cetakan keenam, 1993, W. hal. 169

<sup>2</sup>Soetaryo Sigit,(I), Industri Pertambangan Batubara Indonesia, PT. Geoservices (LTD), Bandung, 1997, hat. xid

<sup>3</sup> Info Kementerian Energi dan Sumber Daya Alam Republik Indonesia, Tahun 2021

sebesar-besarnya. Pembangunan sektor ini juga harus membawa manfaat yang sebesar-besarnya bagi pengembangan wilayah, pembangunan daerah, dan peningkatan taraf hidup rakyat.

Eksplorasi terhadap tambang batubara di Batu Bara terus digalakkan guna memenuhi kebutuhan dalam negeri serta menghasilkan devisa bagi Negara oleh 40 perusahaan Batubara di tersebar Provinsi Jambi. Dengan dilakukannya eksploitasi besar-besaran terhadap tambang batubara, maka timbul permasalahan yang merupakan dampak negatif dari pengusahaan pertambangan tersebut. Antara lain membawa dampak negative terutama dalam pengangkutan muatan batu bara di Provinsi Jambi dikarenakan pengangkutan batubara menggunakan transportasi darat di jalan-jalan raya menuju pelabuhan terminal batubara yang diangkut kembali menggunakan kapal-kapal tongkang raksasa di Sungai Batanghari. Dalam satu hari berdasarkan Laporan Direktorat Lalu Lintas Polda Jambi dicatat perhari  $\pm$  5.00 truk pengangkutan batu bara dengan Jalur mulai mulut tambang bertemu di simpul simp. tembesi kemudian ke sp BBC diarahkan lewat sp. tempino menuju Sp. Kota baru. selanjutnya menuju simpang Palembang, simpang Liverpool, sp ahok sp talang bakung sp pasir putih kemudian sp gado-gado kemudian sp, selincah selanjutnya ke simpang sijenjang dan menuju ke pelabuhan bongkarmuat<sup>4</sup>. Permasalahan timbul dalam pengangkutan muatan batu bara adalah kelebihan muatan yang ditentukan batas maksimal 8 ton namun kenyataan dilapangan truk-truk tersebut dapat melakukan

---

<sup>4</sup> Laporan Dirlantas Polda Jambi Tahun 2021

pengangkutan mencapai 11 ton hal ini menimbulkan dampak negative antara lain kerusakan jalan akibat over load, bisa terjadi patah as yg mengakibatkan kemacetan, dimensi kendaraan dengan kelas jalan saat ini (Kelas IIIA) tidak seimbang berpotensi laka lantas bagi pengguna jalan lain, akibat jalan rusak dan volume kendaraan yang banyak berimbas pada terganggunya jarak pandang (akibat debu) dan gangguan pernafasan bagi pengguna jalan R2 dan pejalan kaki. Selanjutnya kerusakan jalan juga berpotensi terjadi laka lantas serta memutus akses / jalur transportasi yang dapat mengganggu stabilitas ekonomi masyarakat terlebih potensi nyata nya kecelakaan lalu lintas.<sup>5</sup>

Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dapat mengantisipasi kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, dan yang akan datang. Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab XX tentang Ketentuan Pidana, yang mengatur sanksi pidana terhadap pelanggaran kelebihan muatan kendaraan angkutan barang pada Pasal 306 junto pasal 307, dinyatakan sebagai berikut :

#### Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) .

#### Pasal 307.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara

---

<sup>5</sup> Ibid

permuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)

Untuk mendukung pelaksanaan penyidikan pasal 306 juncto pasal 307, tersebut harus mengacu kepada syarat teknis dan administrasi laik jalan kendaraan sebagai berikut :

Pasal 168 ayat :

- (1) Perusahaan angkutan umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan barang sebagai bagian dokumen perjalanan;
- (2) Perusahaan angkutan umum yang mengangkut barang wajib membuat surat penjaminan pengangkutan barang.

Pasal 169 ayat :

- (1) pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang wajib memenuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.
- (2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang
- (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.
- (4) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri dari atas, alat penimbangan yang dipasang secara tetap atau yang dapat dipindah-pindahkan.

Jalan mempunyai peranan penting, terutama menyangkut perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan dalam bidang ekonomi, ketertiban masyarakat serta keselamatan orang dan barang dan ini perlu dijaga agar tetap berfungsi sebagaimana mestinya dengan melakukan penertiban pemanfaatan jalan

dan pengendalian kelebihan muatan. Ini dimaksudkan agar kondisi jalan tidak cepat rusak., dan pengendalian harga suatu barang tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat, dimana barang itu berada. Barang yang dihasilkan produsen sampai ke pedagang atau konsumen menggunakan jasa pengangkutan, yang salah satunya adalah angkutan darat, yaitu dengan kendaraan angkutan barang (truk). maka melalui kebijakan hukum pidana ini pada dasarnya terdapat dua masalah sentral, yakni penentuan perbuatan apa yang seharusnya dijadikan tindak pidana, dan sanksi apa yang sebaiknya digunakan atau dikenakan kepada pelanggar.<sup>6</sup>

Polemik yang dihadapi dalam proses pengangkutan muatan batubara di Provinsi Jambi yang tidak memiliki jalur khusus seperti di Provinsi Sumatera Barat dan Sumatera Selatan menggunakan jalur transportasi kereta dan topografi sungai Batanghari di daerah-daerah yang dilewati sampai di Kabupaten-kabupaten yang memiliki banyak tambang batubara seperti Bungo, Tebo, Sarolangun dan Batanghari yang berbukitbukit mengakibatkan terjadi pendangkalan Sungai Batanghari sehingga tidak dapat dilewati oleh Kapal-kapal ukuran besar muatan Batu Bara, maka pengangkutan muatan batubara di Provinsi Jambi melewati Jalan Transportasi Darat menggunakan Jalan Jalur Nasional dengan Type Jalan Kelas III yang merupakan jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan

---

<sup>6</sup>" Barda Nawawi Arief (I), Bunga Rampal Kebilakan Hukum Pidana. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, hal 32



yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 meter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 ton, dalam keadaan tertentu daya dukung Jalan Kelas III dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 ton <sup>7</sup>. Untuk itu dalam proses pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi diperlukan Sinergitas Stake Holder yang berkepentingan dalam mengatasi dampak negative dari pengangkutan dimaksud antara lain :

1. BPTD ( Balai Pengelola Transportasi Darat Wil 5 Prov Jambi ). Wil 5 Jambi
2. BPJN( Balai Pelaksanaan Jalan Nasional 4 Wilayah Jambi) 4 wil Jambi
3. Dinas ESDM (Energi Sumber Daya Mineral) Provinsi Jambi
4. Dinas Perhubungan Provinsi Jambi
5. Dinas PUPR prov jambi..
6. Ditlantas polda jambi.

Penganalisaan terhadap masalah Sentral pengangkutan batubara yang melibatkan kerjasama stakeholder diatas menurut Barda Nawawi Arief, tidak dapat dilepaskan dari konsepsi integral antara kebijakan kriminal dengan kebijakan sosial atau kebijakan pembangunan nasional. Ini berarti pemecahan masalah-masalah di atas harus pula diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dari kebijakan sosial politik yang telah ditetapkan. Dengan demikian kebijakan hukum pidana

---

<sup>7</sup> Laporan Dirlantas Polda Jambi

harus pula dilakukan dengan pendekatan yang berorientasi pada kebijakan (*policy oriented aproach*).<sup>8</sup>

Menurut Muladi, sinkronisasi sesuai dengan makna dan ruang lingkup sistem dapat bersifat fisik dalam arti sinkronisasi struktural (*structural synchronisation*), dapat bersifat substansial (*substantial synchronisation*) dan dapat pula bersifat kultural (*cultural synchronisation*).<sup>9</sup> Jadi secara struktural kebijakan hukum pidana dalam penanggulangan dampak pertambangan batubara harus sesuai/tertib secara hirarkis dengan perundang-undangan lainnya, secara substansial diperlukan ketaatan hukum pidana dalam setiap kebijakan, dan secara kultural, menjadi keharusan adanya integralisasi dan koordinasi dalam penegakan hukum pidana oleh setiap pihak yang terkait.

Dengan memperhatikan hal-hal yang tertuang dalam uraian di atas, maka selain memerlukan sinkronisasi kebijakan hukum pidana diperlukan pula pemberdayaan upaya-upaya preventif dalam menanggulangi dampak pengangkutan pertambangan batubara, hal tersebut didasarkan pada antara lain:

Berdasarkan uraian diatas penulis sangat menyadari, diperlukan pengakajian mendalam yang bersifat lebih komprehensif, untuk menemukan jawaban yang tepat terhadap permasalahan pengangkutan barubara di Provinsi Jambi. Untuk itu penulis mengangkat permasalahan tersebut dalam

---

<sup>8</sup> Ibid

<sup>9</sup> Muladi (I), Kanita Sclekta Sistem Peradilan Pidana, Badan Penerbit UNDIP, Semarang, 1995, hal I

penelitian tesis dengan judul “SINERGITAS PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN ANGKUTAN BATU BARA DI PROVINSI JAMBI”.

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis paparkan di atas, maka penulis merumuskan rumusan permasalahan penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi ?.
2. Kendala apa saja yang dialami oleh Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi ?.
3. Bagaimana Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi ?.

## **C. Tujuan dan manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan penelitian**

- a. Untuk memahami dan menganalisis Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi.

- b. Untuk memahami dan menganalisis kendala- kendala yang dialami oleh Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi
- c. Untuk memahami dan menganalisis Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi mengatasi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi

## **2. Manfaat Penelitian**

- a. Secara akademis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran tentang kebijakan hukum pidana dalam menanggulangi dampak negative pengangkutan batu bara melalui jalur transportasi darat.
- b. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan tentang langkah-langkah apa yang sebaiknya diambil para pelaksana, penegak hukum yang terlibat langsung di lapangan pengangkutan batubara dalam rangka memberikan keamanan dan kesejahteraan masyarakat sebagai pengguna jalan raya sebagai moda transportasi di masa yang akan datang.

## **D. Kerangka Konsep**

Untuk memberikan gambaran yang jelas dan menghindari penafsiran yang berbeda-beda dalam mengartikan istilah yang digunakan dalam Tesis ini, maka penulis memberikan batasan dari konsep terkait

dengan judul ini dengan memberikan defenisi-definisi dari beberapa istilah yang ada, yaitu sebagai berikut:

### 1. Sinergitas

Sinergitas atau sinergi berasal dari bahasa Inggris, Sinergy, yang diartikan sebagai kegiatan untuk melakukan operasi gabungan. Sinergitas atau sinergi merupakan hal yang sama, istilah sinergi diartikan sebagai kegiatan kelompok ataupun individu-individu yang berbeda latar belakang untuk menyesuaikan kinerja agar mencapai tujuan. Hampden-Turner dalam Irwanda menyatakan bahwa kegiatan sinergi merupakan suatu tindakan yang melibatkan segala aktivitas, kegiatan tersebut akan beriringan bersama sehingga menciptakan sesuatu yang baru.<sup>10</sup>

### 2. Polda Jambi

Polda Jambi adalah singkatan dari Kepolisian Daerah Jambi yang merupakan pelaksana tugas Kepolisian Republik Indonesia di wilayah Provinsi Jambi.

### 3. Stake Holder

Stake Holder adalah semua pihak dalam masyarakat, termasuk individu atau kelompok yang memiliki kepentingan atau peran dalam suatu perusahaan atau organisasi yang saling berhubungan dan terikat.

### 4. Tindak Pidana

Tindak Pidana adalah suatu perbuatan atau tindakan yang terlarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang.

### 5. Pengertian Kebijakan Hukum Pidana :

---

<sup>10</sup>M. Irwanda Firmansyah. Agustus 2016. *Studi Deskriptif Tentang Sinergitas Kewenangan Antara Pendamping Deaa dengan Pemerintah Desa Kabupaten Nganjuk*. Jurnal Universitas Airlangga Vol 4 No 2 (146 – 156).

Secara terminologis, kebijakan berasal dari kata *policy* (bahasa Inggris) atau *politiek* (bahasa Belanda) yang diartikan sebagai rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak tentang pemerintahan, organisasi, dan sebagainya; pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip, atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran; garis haluan<sup>11</sup>

Dari beberapa literatur dapat diketahui dan dipahami arti kata kebijakan. Biasanya kata kebijakan ini tidak berdiri sendiri, tetapi diikuti atau berhubungan dengan kata lainnya yang kemudian membentuk satu pengertian pula, seperti: kebijakan publik, kebijakan sosial, kebijakan kriminal, kebijakan hukum pidana, kebijakan pemerintah, dan lain sebagainya.

Barda Nawawi Arief menggunakan istilah kebijakan di dalam pembahasannya tentang kebijakan hukum pidana dan kebijakan kriminal yang merupakan terjemahan dari *penal policy dan criminal policy*.<sup>12</sup>

Pada umumnya di kalangan administrasi negara kata kebijakan juga mengandung arti penetapan tujuan dan sarana. Dari makna tersebut, dapat dilihat bahwa di dalam suatu kebijakan terkandung hal-hal sebagai berikut:

---

<sup>11</sup> Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia. Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hal. 115

<sup>12</sup> Barda Nawawi Arid, (1), Op. cit, hat. 27

- a. Suatu tujuan yang ingin diwujudkan dalam suatu organisasi, masyarakat;
  - b. Suatu prinsip atau sistem nilai yang mendasari atau menjadi pedoman dalam pengaturan masyarakat, pemerintah, organisasi;
  - c. Suatu cara untuk mencapai tujuan
  - d. Sarana untuk mencapai tujuan.
6. Pengusahaan Pertambangan Batubara

Secara terminologis pengusahaan berasal dari kata usaha<sup>13</sup> yang berarti kegiatan dengan mengarahkan tenaga, pikiran atau badan untuk mencapai sesuatu maksud; pekerjaan (perbuatan, daya upaya, ikhtiar) untuk mencapai sesuatu maksud.

Pengusahaan adalah perbuatan (hal dan sebagainya) mengusahakan, penyelenggaraan, pengerjaan dan sebagainya.<sup>14</sup> Dalam penelitian ini pengusahaan pertambangan batubara diartikan sebagai keseluruhan upaya baik yang dilakukan oleh pihak pengusaha maupun pemerintah dalam mengelola tambang batubara, untuk memperoleh hasil yang sebesar-besarnya bagi kemakmuran bangsa Indonesia khususnya masyarakat Kabupaten Sarolangun.

## 7. Pengangkutan

---

<sup>13</sup> W. J. S. Poerwadarminta, Kamus Uxnuin Bahasa Indonesia. Balai Pustaka, Jakarta, 1996, hal. 1136 uw., hal. 1137

<sup>14</sup> Ibid., hal. 1137

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan

Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan<sup>15</sup>

## **E. Kerangka Teoritis**

### **1. Teori Kebijakan Hukum Pidana**

Sejalan dengan fokus permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, terlebih dahulu perlu dikemukakan kerangka teoritis mengenai kebijakan hukum pidana (*penal policy*). Upaya melindungi masyarakat melalui penanggulangan kejahatan yang merupakan inti dari kebijakan kriminal (*criminal policy*) merupakan bagian integral dari upaya mencapai kesejahteraan masyarakat sebagai tujuan dari kebijakan sosial atau politik pembangunan.

Kebijakan hukum pidana dapat diartikan sebagai usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai

---

<sup>15</sup> Abdul Kadir Muhammad, 2019, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hal 19.



dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa yang akan datang.

Siswanto Sunarso mengemukakan bahwa :

“Kebijakan hukum pidana jalur penal menitik beratkan pada sifat *repressive*. Sementara jalur non penal, lebih mendekati pada sifat *preventive* atau pencegahan sebelum kejahatan terjadi”.

Kebijakan hukum pidana identik dengan pembaharuan Perundang-undangan Hukum Pidana, namun kebijakan hukum pidana tidak sama dengan pembaharuan perundang-undangan hukum pidana dalam arti sempit, karena hukum pidana sebagai suatu sistem hukum yang terdiri dari budaya hukum, struktur hukum dan substansi hukum, sedangkan undang-undang merupakan bagian dari substansi hukum. Dengan demikian pembaharuan hukum pidana tidak sekedar memperbaharui perundang-undangan hukum pidana saja namun juga memperbaharui sektor-sektor lain seperti ilmu hukum pidana dan ide-ide hukum pidana melalui proses pendidikan dan pemikiran akademik.

## **2. Teori Perlindungan Hukum.**

Teori perlindungan hukum Salmund bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membatasi

berbagai kepentingan di lain pihak. <sup>16</sup>Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi.<sup>17</sup>

Menurut Satjipto Raharjo, Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.<sup>18</sup>

Menurut Phillipus M. Hadjon bahwa perlindungan hukum bagi rakyat sebagai tindakan pemerintah yang bersifat preventif dan responsif.<sup>19</sup>

Perlindungan Hukum yang preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, yang mengarahkan tindakan pemerintah bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan diskresi dan perlindungan yang responsif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, termasuk penanganannya di lembaga peradilan.<sup>20</sup> Perlindungan hukum merupakan gambaran dan bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian

---

<sup>16</sup> Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hal. 53

<sup>17</sup> Ibid, hal. 69.

<sup>18</sup> Ibid, hal. 54.

<sup>19</sup> Phillipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat Indonesia*, PT. Bina Ilmu, Surabaya, 1987, hal. 2.

<sup>20</sup> Maria Alfons, *Implentasi Perlindungan Indikasi Geografis Alas Produk-Produk Masyarakat Lokal Dalam Prespek* (Hak kekayaan Intelektual, Universitas Brawijaya, Malang, 2010, hal.18).

hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subjek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif maupun dalam bentuk yang bersifat represif, baik yang secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakkan peraturan hukum.

Hakekatnya setiap orang berhak mendapatkan perlindungan dan hukum. Hampir seluruh hubungan hukum harus mendapat perlindungan dan hukum. Oleh karena itu terdapat banyak macam perlindungan hukum. Selama ini pengaturan perlindungan korban belum menampakkan pola yang jelas, dalam hukum pidana positif yang berlaku pada saat ini perlindungan korban lebih banyak merupakan "perlindungan abstrak" atau "perlindungan tidak langsung".

Artinya berbagai rumusan tindak pidana dalam peraturan perundang-undangan selama ini pada hakekatnya telah ada perlindungan *in abstracto* secara langsung terhadap kepentingan hukum dan hak asasi korban.

Perlindungan secara tidak langsung dalam peraturan hukum positif tersebut belum mampu memberikan perlindungan secara maksimal. Karenarealitas di Indonesia menunjukkan bahwa hukum yang berlaku secara pasti belum mampu menjamin kepastian dan rasa keadilan.

### **3. Teori Penegakan Hukum**

Menurut Lawrence M. Friedman sebagai suatu sistem atau subsistem dari sistem kemasyarakatan maka hukum mencakup struktur

hukum (structure), substansi hukum (substance) dan budaya hukum (legal culture).<sup>21</sup> Struktur mencakup wadah ataupun bentuk dari sistem tersebut yang umpamanya mencakup tatanan lembaga-lembaga hukum formal, hubungan antara lembaga-lembaga tersebut, hak-hak dan kewajiban-kewajibannya dan seterusnya.

Substansi mencakup isi norma-norma hukum beserta perumusannya maupun cara menegakkannya yang berlaku bagi pelaksanaan hukum maupun pencari keadilan. Budaya hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dituruti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari).<sup>22</sup>

Max Weber dalam teori paksaan (*dwang theory*) mengemukakan bahwa penguasa mempunyai monopoli terhadap sarana-sarana paksaan secara fisik yang merupakan dasar bagi tujuan hukum untuk mencapai tata tertib dan ketertiban. Paksaan dimaksudkan hanya dapat dilakukan oleh kelompok orang-orang yang mempunyai wewenang untuk berbuat demikian (dalam hal ini seperti kepolisian, kejaksaan, maupun pengadilan).<sup>23</sup>

Salah satu tujuan hukum adalah memberi kemanfaatan bagi orang lain. Hal ini didasarkan pada konsep pemikiran Utilities. Penganut aliran Utilities menganggap bahwa tujuan hukum adalah semata-mata

---

<sup>21</sup> *Ibid*, hal. 24.

<sup>22</sup> *Ibid*, hal. 60.

<sup>23</sup> Sudjono Dirjosiswono, *Pengantar Tentang Psikologi Hukum*, Alumni, Bandung 1983, hal. 73

memberikan pemanfaatan atau kebahagiaan yang sebesar-besarnya bagi sebanyak-banyaknya warga masyarakat (*the greatest happiness for the greatest number*).

Penerapan suatu sistem rasional dalam sistem peradilan dituangkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman. Putusan hakim yang memberi efek jera kepada Si pelaku tindak pidana akan dapat menurunkan tingkat kriminal. Untuk itulah peranan hukum diperlukan sebagaia *tool, of social engineering* seperti yang dikemukakan oleh Roscoe Pound.

Menurut Muladi, persolalan tindak pidana lingkungan hidup menjadi semakin kompleks karena juga merupakan masalah etika baik sosial maupun bisnis, jadi yang dilindungi hukum pidana juga meliputi masa depan kemanusiaan yang kemungkinan menderita akibat degradasi lingkungan hidup (*the anthropocentric approach*), sehingga timbul istilah “the environmental laws carry penal sanction that protect multitude of interest”

## **F. Metodologi Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Tipe penelitian ini adalah empiris normatif, atau yang sering disebut penelitian hukum empiris normatif. Fokus pengkajian penelitian hukum empiris normatif adalah pada hukum positif dengan aspek sebagai berikut:

1. Mempelajari aturan dari segi teknis;

2. Berbicara tentang hukum;
3. Berbicara hukum dari segi hukum;
4. Berbicara tentang kebijakan hukum pidana
5. Berbicara problem hukum yang konkrit

## 2. Metode Pendekatan

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini, sesuai dengan rumusan masalah sebagai objek penelitian yang akan dibahas dan dijawab. Maka pendekatan yang digunakan pendekatan konseptual, pendekatan peraturan perundang-undangan, pendekatan sejarah, pendekatan kasus dan pendekatan perbandingan.

Pendekatan konsep dilakukan dengan meneliti asas-asas hukum dan teori-teori pertanggungjawaban pidana, dan teori kebijakan hukum pidana. Pendekatan peraturan-undangan dilakukan dengan meneliti konsep peraturan-undangan yang berhubungan dengan pertanggungjawaban baik berbentuk hukum positif maupun yang masih berbentuk rancangan.

Pendekatan sejarah dilakukan dengan meneliti sejarah pertanggungjawaban Sementara pendekatan kasus dilakukan dengan meneliti kasus yang telah diputuskan dan telah mempunyai kekuatan hukum tetap yang berhubungan dengan pertanggungjawaban pidana khususnya dalam tindak pidana Pelanggaran Lalu lintas dan angkutan jalan terhadap kelebihan muatan kendaraan angkutan batubara di jalan,

untuk melihat apakah penerapan perundang-undangan telah dilaksanakan secara optimal.

### **3. Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara :

a. Data Primer :

Meliputi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), Undang Undang Nomor 3 Tahun 2020 Tentang Mineral dan Batubara

b. Data Sekunder

Meliputi Rancangan Undang-Undang (Rancangan KUHP) buku-buku literatur yang berhubungan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi, hasil-hasil penelitian bidang hukum pidana, hasil seminar, makalah-makalah, jurnal, majalah hukum dan naskah lain yang ada relevansinya dengan objek yang diteliti;

c. Bahan-bahan Hukum Tersier, meliputi kamus hukum dan ensiklopedia dan tulisan non hukum lainnya yang ada kaitannya dengan masalah pengangkutan muatan batubara ;

### **4. Metode Analisis**

Setelah bahan-bahan hukum tersebut terkumpul, maka dilakukan analisis terhadap pengertian-pengertian hukum dan norma-

norma hukum. Dengan cara melihat isi dari berbagai macam peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan tentang pelanggaran kelebihan muatan kendaraan angkutan batubara di jalan secara pidana khususnya tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Dan menganalisa terhadap penerapan sanksi pidana pelanggaran kelebihan muatan, menilai dan melakukan evaluasi terhadap semua kebijakan hukum pidana yang berhubungan dengan tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan baik berupa hukum positif maupun yang masih berbentuk konsep seperti konsep rancangan KUHP Nasional.

#### **G. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan pemahaman terhadap tesis ini, penulis menyusun sistematika sebagai berikut :

**BAB I** : Sebagai Pendahuluan dalam tesis ini dikemukakan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konsep, kerangka teoritis, metode penelitian dan sistematika penulisan.

**BAB II** : Tentang pidana dan ppidanaan yang meliputi tinjauan umum tentang hukum pidana, karakteristik perbuatan pidana dan sistem sanksi hukum pidana, tujuan



pemidanaan, kebijakan hukum pidana dan sistem peradilan pidana.

BAB III : Tentang pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam perspektif perundang-undangan Indonesia, yang meliputi gambaran umum lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia, landasan yuridis penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, perbuatan pidana dan penyelesaian perkara pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan

BAB IV : tentang hasil penelitian dan pembahasan yang merupakan inti dari penelitian ini yang meliputi Pelaksanaan Sinergitas Polda Jambi dengan Stake Holder dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi, kendala- kendala yang dialami oleh Polda Jambi dengan stakeholder terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi, Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi dan stakeholder mengatasi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi

BAB V : Merupakan bab **penutup**, yang berisi kesimpulan sebagai intisari dari hasil penelitian yang dilakukan sekaligus sebagai jawaban atas permasalahan pokok yang dirumuskan dalam penulisan tesis ini dan saran yang

dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan.



**BAB II**

**TINJAUAN UMUM MENGENAI**

**PIDANA DAN PEMIDANAAN**

**A. Tinjauan Umum Tentang Hukum Pidana**

**1. Kedudukan Hukum Pidana Dalam Pencabangan Hukum**

R. Soesilo, seorang ahli hukum pidana menguraikan tentang pengertian daripada hukum bahwa:

Hukum adalah kumpulan peraturan-peraturan yang harus ditaati semua orang di dalam suatu masyarakat dengan ancaman harus mengganti kerugian atau mendapat hukuman, jika melanggar atau mengabaikan peraturan-peraturan itu, sehingga dapat tercapai suatu pergaulan hidup di dalam masyarakat itu yang tertib dan adil.<sup>24</sup>

Selanjutnya, R. Soesilo menyatakan bahwa kumpulan peraturan-peraturan atau norma-norma hukum tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua golongan, yakni hukum privat dan hukum publik. Golongan pertama ialah norma-norma yang mengatur kepentingan perorangan antara warga negara yang satu dengan warga negara yang lain sesamanya atau antara warga negara dengan negara beserta bagian-bagiannya apabila ini bertindak sebagai badan perorangan atau badan partikelir, norma disebut sebagai *hukum privat* atau *hukum sipil*, atau dinamakan pula *hukum perdata*. Sedangkan golongan yang kedua ialah norma-norma yang mengatur perhubungan antara negara beserta bagian-bagiannya serta

---

<sup>24</sup>R. Soesilo, *Pokok-pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Politeia, Bogor, 1974, hal. 1

mengatur bentuk dan susunan negara beserta bagian-bagiannya, norma mana yang biasa disebut *hukum publik* atau *hukum umum*.<sup>25</sup>

Ruang lingkup dari masing-masing pencabangan hukum tersebut, dikemukakan oleh R. Soesilo bahwa yang termasuk ke dalam hukum privat adalah :

1. Hukum Perdata yang tersebut di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
2. Hukum Perniagaan yang tersebut di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata Perniagaan;
3. Hukum Acara Perdata yang tersebut di dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Perdata;
4. Hukum Perdata Antar Negara, yang tersebut dalam traktat-traktat atau perjanjian-perjanjian.<sup>26</sup>

Sementara ruang lingkup hukum publik, dijelaskan oleh R. Soesilo mencakup hukum-hukum sebagai berikut:

1. Hukum Tata Negara yang tersebut di dalam berbagai-bagai undang-undang Ketatanegaraan seperti Undang-undang Dasar, Undang-undang pokok Swapraja dan lain-lain,
2. Hukum Pidana, yang tersebut di dalam dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana dan undang-undang lainnya,
3. Hukum Acara Pidana, yang tersebut di dalam dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana dan undang-undang lainnya,
4. Hukum Pubik Antar Negara yang tersebut dalam traktat-traktat atau perjanjian-perjanjian antar negara.<sup>27</sup>

Berdasarkan pendapat ahli hukum di atas, dapat disimpulkan bahwa hukum adalah kumpulan peraturan-peraturan atau norma-norma yang harus dipatuhi semua orang di dalam suatu masyarakat, dimana hukum

---

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*, hal. 3

<sup>27</sup> *Ibid.* Hal. 3-4

tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua golongan, yakni hukum privat dan hukum publik. Norma hukum yang termasuk hukum privat adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Kitab Undang-undang Hukum Perdata Perniagaan (KUH Perdata Perniagaan), Kitab Undang-undang Hukum Acara Perdata (KUHA Perdata). Sementara di dalam hukum publik, norma-norma hukum tersebut diatur di dalam Undang-undang yang berkaitan dengan Tata Negara, Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) dan undang-undang pidana lainnya, Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) dan undang-Undang yang berhubungan perjanjian antar negara.

## **2. Hukum Pidana Materiil dan Hukum Pidana Formil**

Selanjutnya, pembahasan mengenai hukum pidana tidak dapat dilepaskan dari eksistensi hukum pidana materiil dan hukum pidana formil. Hal itu antara lain dijelaskan oleh Enschede-Heijder sebagaimana dikutip Andi Hamzah bahwa pengertian hukum pidana antara lain dapat dijelaskan berdasarkan metode atau sistematikanya, dimana ilmu hukum pidana dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) bagian yakni hukum pidana (hukum pidana materiel) dan hukum acara pidana (hukum pidana formel).<sup>28</sup>

Pendapat senada diungkapkan oleh Van Bemmelen sebagaimana dikutip Leden Marpaung bahwa apabila ditinjau dari aspek fungsinya, salah satu ruang lingkup hukum publik dapat dibagi menjadi hukum

---

<sup>28</sup> Andi Hamzah, *Op. Cit.*,

pidana materil (*materieele stafrecht*) dan hukum pidana formal atau hukum acara pidana yang lazim juga disebut “*formeel stafrecht*” atau *strafprocesrecht*<sup>29</sup>.

Terkait dengan doktrin yang membedakan hukum pidana materil dan hukum pidana formil, Van Bemmelen menjelaskan kedua hal tersebut sebagai berikut :

Hukum pidana materil terdiri atas tindak pidana yang disebut berturut-turut, peraturan umum yang dapat diterapkan terhadap perbuatan itu dan pidana yang diancamkan terhadap perbuatan itu. Hukum pidana formil mengatur cara bagaimana acara pidana seharusnya dilakukan dan menentukan tata tertib yang harus diperhatikan.<sup>30</sup>

Selanjutnya Van Bemmelen, sebagaimana dikutip Andi Hamzah, menjelaskan bahwa ilmu hukum pidana mempelajari peraturan-peraturan yang diciptakan oleh negara, karena adanya dugaan terjadi pelanggaran Undang-undang pidana. Selengkapnya ia menyatakan bahwa hukum acara pidana mengatur hal-hal sebagai berikut:

1. negara melalui alat-alatnya menyidik kebenaran;
2. sedapat mungkin menyidik pelaku perbuatan itu;
3. mengambil tindakan-tindakan yang perlu guna menangkap si pelaku dan kalau perlu menahannya;
4. mengumpulkan bahan-bahan bukti (*bewijmaterial*) yang telah diperoleh pada penyidikan kebenaran guna dilimpahkan kepada hakim dan kemudian membawa terdakwa kepada hakim tersebut;
5. hakim memberi keputusan tentang terbukti tidaknya perbuatan yang dituduhkan kepada terdakwa dan untuk itu menjalankan pidana atau tindakan tata tertib;

---

<sup>29</sup> Leden Marpaung, *Asas-Teori-praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008. hal. 2.

<sup>30</sup> *Ibid.*, hal 5

6. upaya hukum untuk melawan keputusan tersebut;
7. akhirnya melaksanakan keputusan tentang pidana dan tata tertib itu.<sup>31</sup>

Pendapat lainnya dikemukakan oleh Mr. Wirjono Prodjodikoro bahwa perbedaan antara hukum pidana materiil dan hukum pidana formil terletak pada beberapa hal sebagai berikut Isi hukum pidana adalah penunjukkan dan gambaran dari perbuatan-perbuatan yang diancam dengan hukum pidana, penunjukan syarat umum yang harus dipenuhi agar perbuatan itu merupakan perbuatan yang membuatnya dapat dihukum pidana, penunjukan orang atau badan hukum yang pada umumnya dapat dihukum pidana dan penunjukan jenis hukuman pidana yang dapat dijatuhkan. Sementara hukum acara pidana, berkaitan erat dengan diadakannya hukum pidana, oleh karena itu merupakan suatu rangkaian peraturan yang memuat cara bagaimana badan-badan pemerintah yang berkuasa, yaitu kepolisian, kejaksaan dan pengadilan harus bertindak guna mencapai tujuan negara dengan mengadakan hukum pidana.<sup>32</sup>

Pendapat senada disampaikan oleh Simons sebagaimana dikutip oleh Andi Hamzah, bahwa hukum pidana materiil mengandung petunjuk-petunjuk dan uraian tentang delik, peraturan-peraturan tentang syarat-syarat hal dapat dipidananya seseorang (*strafbaarheld*), penunjukan orang yang dapat dipidana dan ketentuan tentang pidananya, ia menetapkan siapa

---

<sup>31</sup> Andi Hamzah, *Op. Cit.*, hal. 3

<sup>32</sup> *Ibid*

dan bagaimana orang itu dapat dipidana. Sedangkan hukum pidana formil, menurut Simons mirip dengan apa yang diungkapkan oleh Van Bemmelen bahwa hukum pidana formil mengatur tentang cara negara dengan perantaraan para pejabatnya menggunakan haknya untuk memidana.<sup>33</sup>

Sementara itu, Mr. Tirtaamidjaja sebagaimana dikutip Leden Marpaung menjelaskan hukum pidana materil dan formil sebagai berikut:

Hukum pidana materil adalah kumpulan hukum yang menentukan pelanggaran pidana, menetapkan syarat-syarat bagi pelanggaran pidana untuk dapat dihukum atas pelanggaran pidana. Hukum pidana formil adalah kumpulan aturan hukum yang mengatur cara mempertahankan hukum pidana materil terhadap pelanggaran yang dilakukan orang tertentu atau dengan kata lain, mengatur cara bagaimana hukum pidana materil diwujudkan sehingga diperoleh keputusan hakim serta mengatur cara melaksanakan keputusan hakim.<sup>34</sup>

Selanjutnya, Moeljatno sebagaimana dikutip Andi Hamzah, merumuskan hukum pidana materil dan hukum pidana formil, sebagai berikut:

Hukum pidana adalah sebagian daripada keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk :

- 1) menentukan perbuatan-perbuatan mana yang yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barangsiapa melanggar larangan larangan tersebut;
- 2) menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang diancamkan;

---

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> Leden Marpaung, *Op. Cit.*, hal 8



- 3) menentukan dengan cara bagaimana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut.<sup>35</sup>

Terkait dengan pengertian yang dikemukakan oleh Moeljatno di atas, Andi Hamzah menarik kesimpulan bahwa Moeljatno merumuskan hukum pidana materiil pada butir 1 dan 2, sedangkan hukum pidana formil pada butir 3. Menurut Andi Hamzah, Moeljatno merumuskan delik dan sanksinya pada butir 1 sedangkan pertanggungjawaban pidana pada butir 2 pada pengertian yang telah dikemukakan di atas<sup>36</sup>

Kemudian, terkait dengan hukum pidana materiil, Andi Hamzah mengatakan bahwa secara tradisional hukum pidana dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yakni hukum pidana umum (yang tercantum di dalam KUHP) dan hukum pidana khusus (yang tercantum di dalam perundang-undangan pidana di luar KUHP). Sementara mengenai hukum pidana formil (hukum acara pidana) tercantum di dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)<sup>37</sup>

### **3. Perbuatan Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana.**

Terkait dengan perbuatan melanggar hukum pidana, hukum pidana Indonesia mengenai beberapa istilah antara lain perbuatan pidana, delik pidana dan tindak pidana. Menurut Sutan Remy Sjahdeini, istilah tindak pidana adalah istilah yang secara resmi digunakan dalam peraturan perundang-undangan sementara dalam wacana hukum pidana dikenal

---

<sup>35</sup> Andi Hamzah, *Op. Cit.*, hal 4-5

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*, hal. 11

berbagai istilah lain. Ada yang menggunakan istilah delik yang berasal dari bahasa Belanda *delict*. Ada pula yang menyebutnya sebagai perbuatan pidana yang diambil dari frasa *criminal act* dalam bahasa Inggris. Dalam bahasa Belanda, selain *delict* juga digunakan istilah *strafbaar feit*, sementara dalam bahasa Inggris digunakan sebutan *crime* atau *offence*.<sup>38</sup>

Sementara itu, pengertian mengenai perbuatan pidana antara lain dikemukakan oleh Moeljatno bahwa tindak pidana atau perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut. Larangan ditujukan kepada perbuatan (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang), sedangkan ancaman pidana ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.<sup>39</sup>

Pendapat senada dikemukakan oleh R. Soesilo bahwa tindak pidana, yang biasa juga disebut dengan kata-kata istilah: *peristiwa pidana*, *perbuatan yang dapat dihukum* atau dalam bahasa asing “*strafbaar feit*” atau “*delict*”, adalah perbuatan yang dilarang atau diwajibkan oleh undang-undang yang apabila dilakukan atau diabaikan, maka orang yang melakukan atau mengabaikan itu diancam dengan hukuman.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup>Sutan Remy Sjahdeini, *Op. Cit.*, hal. 25.

<sup>39</sup>Moeljatno, *Op. Cit.*, hal. 7.

<sup>40</sup>R. Soesilo, *Op. Cit.*, hal. 6

Sejalan dengan pendapat para ahli di atas, P.A.F. Lamintang menterjemahkan “*strafbaar feit*” sebagai perbuatan yang dapat dihukum.

Selengkapnya ia menjelaskan bahwa :

*Straf Baar Feit* itu haruslah diartikan sebagai suatu “pelanggaran norma” atau “*Normovertreding*” (gangguan terhadap tertib hukum), yang dapat dipersalahkan kepada pelanggar, sehingga perlu adanya penghukumandemi terpeliharanya tertib hukum dan dijaminnya kepentingan umum. Yang dimaksudkan dengan “*Normovertreding* adalah suatu sikap atau perilaku atau “*Gedraging*” yang dilihat dari penampilannya dari luar adalah bertentangan dengan hukum, jadi bersifat “*Onrechmatig*”, “*Wederechtelyk*” atau melanggar hukum.<sup>41</sup>

Selanjutnya, R. Soesilo mengatakan bahwa pengertian tindak pidana sebagai perbuatan yang melanggar atau bertentangan dengan undang-undang yang dilakukan dengan kesalahan oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan, merujuk pada dua unsur tindak pidana, yakni unsur yang bersifat objektif dan unsur-unsur yang bersifat subjektif. Selanjutnya ia menjelaskan bahwa unsur objektif itu meliputi :

- a. *perbuatan manusia*, yaitu suatu perbuatan positif, atau suatu perbuatan negatif, yang menyebabkan pelanggaran pidana. Perbuatan positif misalnya : mencuri (Pasal 362 KUHP), penggelapan (Pasal 372), membunuh (Pasal 338 KUHP) dsb, sedangkan contoh dari perbuatan negatif yaitu : tidak melaporkan kepada yang berwajib, sedangkan ia mengetahui ada komplotan untuk merobohkan negara (Pasal 165 KUHP), membiarkan orang dalam keadaan sengsara, sedangkan ia berkewajiban memberikan pemeliharaan kepadanya (Pasal 304 KUHP) dsb.....

---

<sup>41</sup> P.A.F. Lamintang dan Djisman Samosir, *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung, 1979, hal. 7

- b. *akibat perbuatan manusia*, yaitu akibat yang terdiri dari atas merusakkan atau membahayakan kepentingan-kepentingan hukum, yang menurut norma hukum pidana itu perlu ada supaya dapat dihukum....
- c. *keadan-keadaannya* sekitar perbuatan itu, keadaan-keadaan ini bisa jadi terdapat pada waktu melakukan perbuatan, misalnya dalam Pasal 362 KUP, keadaan : “bahwa barang yang dicuri itu kepunyaan orang lain” adalah suatu keadaan yang terdapat pada waktu perbuatan “menggambil”.....
- d. sifat melawan hukum dan sifat dapat dihukum. Perbuatan itu melawan hukum, jika bertentangan dengan undang-undang. Pada beberapa norma hukum pidana maka unsur “melawan hukum” (melawan hak) itu dituliskan tersendiri dengan tegas di dalam satu pasal, misalnya dalam Pasal 362 KUHP disebutkan :”memiliki barang itu dengan melawan hukum (melawan hak)”. Sifat dapat dihukum artinya bahwa perbuatan itu, harus diancam dengan hukuman, oleh satu norma pidana tertentu. Sifat dapat dihukum tersebut bisa hilang, jika perbuatan itu, walaupun telah diancam hukuman dengan undang-undang tetapi telah dilakukan dalam keadaa-keadaan yang membebaskan misalnya dalam Pasal 44, 48, 49, 50 dan 51 KUHP.<sup>42</sup>

Sementara yang dimaksud dengan unsur subjektif dari norma pidana adalah kesalahan (*schuld*) dari orang yang melanggar norma pidana, artinya pelanggaran itu harus dapat dipertanggung-jawabkan kepada pelanggar. Hanya orang yang dapat dipertanggungjawabkan dapat dipersalahkan, jikalau orang itu melanggar norma pidana. Orang yang kurang sempurna atau sakit (gila) akalnya tidak dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya dan karena itu tidak dapat dipersalahkan ”<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup>R. Soesilo, *Op. Cit.*, hal. 26-28

<sup>43</sup> *Ibid.*

Perumusan perbuatan pidana atau tindak pidana yang dikemukakan oleh Van Hamel. Van Hamel sebagaimana dikutip C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, menguraikan bahwa makna kesalahan (*schuld*) meliputi juga kesengajaan, kealpaan, serta kelalaian dan kemampuan bertanggungjawab. Van Hamel juga menyatakan bahwa istilah *strafbaar feit* tidak tepat, tetapi dia menggunakan istilah *strafwaardig feit* (peristiwa yang bernilai atau patut dipidana).<sup>44</sup>

Berdasarkan pendapat ahli-ahli hukum tersebut di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa perbuatan pidana diartikan sebagai kelakuan seseorang baik yang bersifat pasif maupun aktif yang menimbulkan suatu akibat tertentu yang dilarang oleh hukum dimana pelakunya dapat dikenai sanksi pidana.

Dengan demikian, dalam sistem hukum pidana, suatu perbuatan dikatakan sebagai tindak pidana atau perilaku melanggar hukum pidana hanyalah apabila suatu ketentuan pidana yang telah ada menentukan bahwa perbuatan itu merupakan tindak pidana. Hal ini berkenaan dengan berlakunya asas legalitas (*principle of legality*) sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), yang menyatakan bahwa “Tiada suatu perbuatan dapat dipidana kecuali berdasarkan aturan pidana dalam perundang-undangan yang sebelum perbuatan itu dilakukan telah ada”.

---

<sup>44</sup> C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, cetakan ke-1, Pradnya Paramita, Jakarta, 2004, hal.37.

Asas legalitas yang dianut KUHP di atas, bersumber dari adagium atau azas hukum tidak tertulis yang berbunyi “*nullum delictum nulla poena sine praevia lege*”, yang pada intinya menyatakan bahwa tiada suatu perbuatan dapat dipidana kecuali sudah ada ketentuan undang-undang yang mengatur sebelumnya, atau tidak ada tindak pidana tanpa peraturan terlebih dahulu.<sup>45</sup>

Selanjutnya mengenai pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana yang dalam istilah asing disebut juga dengan *teorekenbaardheid* atau *criminal responsibility* menjurus kepada pembedaan pelaku dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak.

Terkait dengan hal itu, Alf Ross seperti dikutip Moeljatno, mengemukakan pendapatnya mengenai apa yang dimaksud dengan seseorang yang bertanggungjawab atas perbuatannya. Pertanggungjawaban pidana dinyatakan dengan adanya suatu hubungan antara kenyataan-kenyataan yang menjadi syarat akibat dan akibat hukum yang diisyaratkan. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya suatu perbuatan dengan pidana. Ini tergantung dari persoalan, apakah dalam melakukan perbuatan itu dia mempunyai kesalahan, sebab asas dalam pertanggungjawaban dalam hukum pidana ialah: tidak dipidana

---

<sup>45</sup> Moeljatno, *Op. Cit.*, hal.23.

jika tidak ada kesalahan (*Geen straf zonder schuld; Actus non facit reum mens rea*).<sup>46</sup>

Senada dengan pendapat Alf Ross, Sutan Remy Sjahdeiny mengemukakan bahwa dipertanggungjawabkannya seseorang atas perbuatan yang telah dilakukannya, atau mengenai pertanggungjawaban pidananya, mengacu pada adagium atau *maxim*, yang sejak lama dianut secara universal dalam undang-undang pidana, yang berbunyi *actus non facit reum, nisi mens sit rea*. Adagium tersebut menyatakan bahwa seseorang hanya dapat dibebani tanggung jawab pidana bukan hanya karena dia telah melakukan suatu perilaku lahiriah (*actus reus*), tetapi juga pada waktu perbuatan itu dilakukan olehnya, orang itu harus memiliki sikap kalbu (*mens rea*) tertentu yang terkait secara langsung dengan perbuatan itu. Dalam bahasa Indonesia adagium tersebut di atas dikenal sebagai *Tiada pidana tanpa kesalahan*.<sup>47</sup>

Pendapat mengenai pengertian pertanggungjawaban pidana juga dikemukakan oleh Sudarto seperti dikutip Makhrus Ali. Bahwa Pertanggungjawaban pidana diartikan dengan diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif yang ada memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatannya itu. Dasar adanya perbuatan pidana adalah asas legalitas (*principle of legality*), sedangkan dapat dipidananya pembuat adalah asas kesalahan (*principle of culpability*). Ini berarti bahwa pembuat perbuatan pidana hanya akan

---

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Op. Cit.*, hal. 25.

dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan perbuatan tersebut.<sup>48</sup>

Dengan demikian, untuk menentukan adanya pertanggung jawaban, seseorang pembuat dalam melakukan suatu tindak pidana harus ada “sifat melawan hukum” dari tindak pidana itu, yang merupakan sifat terpenting dari tindak pidana. Tentang sifat melawan hukum apabila dihubungkan dengan keadaan psikis (jiwa) pembuat terhadap tindak pidana yang dilakukannya dapat berupa “kesengajaan” (*opzet*) atau karena “kelalaian” (*culpa*).

Adapun mengenai apa yang dimaksud dengan unsur kesalahan berupa kesengajaan dan kelalaian, Pipin Syarifin mengemukakan bahwa dalam teori hukum pidana Indonesia kesengajaan itu ada tiga macam, yaitu:

1. Kesengajaan yang bersifat tujuan  
Bahwa dengan kesengajaan yang bersifat tujuan, si pelaku dapat dipertanggung jawabkan dan mudah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Apabila kesengajaan seperti ini ada pada suatu tindak pidana, si pelaku pantas dikenakan hukuman pidana. Karena dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, berarti si pelaku benar-benar menghendaki mencapai suatu akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukuman ini.
2. Kesengajaan secara keinsyafan kepastian  
Kesengajaan ini ada apabila si pelaku, dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delik, tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu.
3. Kesengajaan secara keinsyafan kemungkinan.

---

<sup>48</sup> Mahrus Ali, *Op. Cit.*, hal. 41.



Kesengajaan ini yang terang-terang tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadi akibat yang bersangkutan, melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu. Selanjutnya mengenai kealpaan karena merupakan bentuk dari kesalahan yang menghasilkan dapat dimintai pertanggung jawaban atas perbuatan seseorang yang dilakukannya.<sup>49</sup>

Sementara mengenai kealpaan, dikemukakan oleh Moeljatno bahwa kealpaan mengandung dua syarat, yaitu tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan hukum dan tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan hokum. Dari ketentuan diatas, dapat diikuti dua jalan, yaitu pertama memperhatikan syarat tidak mengadakan penduga-duga menurut semestinya. Yang kedua memperhatikan syarat tidak mengadakan penghati-hati guna menentukan adanya kealpaan. Siapa saja yang melakukan perbuatan tidak mengadakan penghati-hati yang semestinya, ia juga tidak mengadakan menduga-duga akan terjadi akibat dari kelakuannya.<sup>50</sup>

Selanjutnya, Sudarto menyatakan bahwa :

Dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Jadi meskipun perbuatan tersebut memenuhi rumusan delik dalam undang-undang dan tidak dibenarkan, namun hal tersebut belum memenuhi syarat penjatuhan pidana, yaitu orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah. Dengan kata lain, orang tersebut harus dipertanggungjawabkan atas perbuatannya atau jika dilihat dari

---

<sup>49</sup> Pipin Syarifin, *Hukum Pidana di Indonesia*, Pustaka Setia, Bandung, 2000.hal. 93.

<sup>50</sup> Moeljatno, *Hukum Pidana II.*. Bina Aksara, Jakarta:, 1995, hal. 153.

sudut perbuatannya, perbuatannya baru dapat dipertanggungjawabkan kepada orang tersebut.<sup>51</sup>

Terhadap pendapat Sudarto tersebut, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa kesalahan merupakan suatu hal yang sangat penting untuk memidana seseorang. Tanpa itu, pertanggungjawaban pidana tak akan pernah ada. Oleh karena itu, menjadi dapat difahami apabila dalam hukum pidana dikenal asas “tiada pidana tanpa kesalahan” (*green straf onder schuld*). Asas kesalahan ini merupakan asas ini sehingga meresap dan menggema dalam hampir semua ajaran penting dalam hukum pidana.

## **B. Karakteristik Perbuatan Pidana dan Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana**

Mengenai karakteristik perbuatan pidana, kiranya tepat dikemukakan pendapat R. Soesilo. Ahli hukum pidana tersebut mengatakan bahwa dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, maka tindak-tindak pidana atau delik-delik itu pertama-tama dibagi atas dua golongan, yaitu kejahatan-kejahatan dan pelanggaran-pelanggaran.<sup>52</sup>

Terhadap dua jenis atau golongan tindak pidana tersebut, R. Soesilo selanjutnya menjelaskan bahwa pada hakekatnya perbedaan yang tegas tidak ada, oleh karena kedua-duanya adalah sama-sama tindak pidana, sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Justeru karena itulah oleh undang-undang senantiasa perlu ditegaskan dengan nyata dalam undang-undang itu sendiri manakah yang kejahatan dan yang manakah

---

<sup>51</sup> Mahrus Ali, *Op. Cit.*

<sup>52</sup> R. Soesilo, *Op. Cit.*, hal 18

harus dipandang sebagai pelanggaran. Tanpa penegasan itu tidak mungkin untuk membedakan kejahatan dengan pelanggaran. Walaupun demikian dapat dikatakan bahwa pembagian delik dalam kejahatan dan pelanggaran itu berdasarkan perbedaan antara apa yang disebut delik hukum (*rechtsdelict*) dan delik undang-undang (*wetdelicht*)". Suatu perbuatan merupakan delik hukum (kejahatan), jika perbuatan itu bertentangan dengan azas-azas hukum positif yang hidup dalam rasa hukum di kalangan rakyat, terlepas dari pada hal apakah azas-azas tersebut dicantumkan dalam undang-undang pidana".<sup>53</sup>

Untuk memudahkan pemahaman mengenai perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran, R. Soesilo menjelaskan akibat-akibat hukum dari kedua jenis tindak pidana tersebut sebagai berikut:

- a. Dalam hal kejahatan diadakan perbedaan antara sengaja – “Opzet” (delik dolus) dan karena salahnya – “Schuld” (delik kulpa), umpamanya perbuatan menimbulkan kebakaran, peletusan dan banjir itu apabila dilakukan dengan *sengaja*, merupakan kejahatan yang diancam hukuman penjara selama-lamanya seumur hidup (Pasal 187 KUHP), sedangkan apabila terjadinya *karena salahnya*, hanya diancam hukuman penjara selama-lamanya lima tahun saja (Pasal 188 KUHP). Sebaliknya dalam pelanggaran tidak dibedakan antara sengaja dan karena salahnya. Orang mengendarai sepeda waktu malam hari di jalan umum, baik dengan *sengaja* maupun *karena salahnya* (pelanggaran Pasal 17 dan 19 Peraturan Lalu Lintas jo Pasal 4 dan 48 Undang-undang Lalu Lintas Jalan), itu ancaman hukumannya sama saja, meskipun kemungkinan tentu ada bahwa hukuman yang dijatuhkan berbeda.
- b. Pada umumnya percobaan pada kejahatan dapat dihukum, sedang pada pelanggaran tidak. (Pasal 54 KUHP)...

---

<sup>53</sup> *Ibid.*

- c. Membantu melakukan kejahatan dihukum, akan tetapi pada pelanggaran tidak.....<sup>54</sup>

Terkait dengan pemahaman mengenai tindak pidana, R. Soesilo mengemukakan bahwa selain pembagian delik antara kejahatan dan pelanggaran itu biasanya melihat sifat dan susunannya, masih ada lagi pembagian-pembagian yang lain, yakni *delik formil dan delik materiil, delik komisionis dan delik omisionis, delik dolus dan delik culpa, delik aduan, delik biasa, delik berkualifikasi dan delik sederhana, delik propria dan delik biasadan delik berdiri sendiri (zelf standig) dan delik lanjutan (voortgezet)*.<sup>55</sup>

Pertama, mengenai *delik formil dan delik materiil*. Delik formil yaitu delik yang selesai, jika perbuatan sebagaimana yang dirumuskan dalam peraturan pidana itu telah dilakukan, misalnya pencurian (pasal 362 KUHP). Dalam pasal itu dilarang : mengambil barang orang lain secara tidak syah. Perbuatan pencuri adalah “mengambil”. Dengan selesainya perbuatan mengambil itu, selesailah pencurian itu. *Delik materiil* yaitu jika yang dilarang itu *akibatnya*, misalnya pembunuhan (pasal 338 KUHP). Cara melakukan pembunuhan tidak dilarang, tetapi “akibatnya” (orang lain mati terbunuh) yang dilarang.<sup>56</sup>

Kedua tentang *delik komisionis dan delik omisionis*. Delik komisionis adalah delik yang dilakukan terhadap *larangan* yang diadakan oleh undang-undang, misalnya pencurian (pasal 362 KUHP), penggelapan

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, hal. 20

<sup>55</sup> *Ibid.*, hal. 22- 24.

<sup>56</sup> *Ibid.*

(pasal 372 KUHP). Di sini orang *dilarang* mencuri dan menggeleapkan, ia melanggar perbuatan yang dilarang itu. Adapun delik *omisionis* ialah delik yang terdiri atas mengabaikan *keharusan* yang diadakan oleh undang-undang, misalnya orang yang mengetahui komplotan untuk merobohkan negara *harus* melaporkan pada waktu yang tepat kepada yang berwajib (pasal 164 KUHP), tetapi orang itu tidak elaporkan, jadi mengabaikan suatu keharusan <sup>57</sup>

Ketiga, *delik dolus* dan *delik kulpa*. Delik dolus yaitu suatu delik yang dilakukan *dengan sengaja*, misalnya membunuh (pasal 338 KUHP), sengaja menganiaya (pasal 351 KUHP), sedangkan delik *kulpa* yaitu delik yang dilakukan karena salahnya atau lalainya, misalnya kurang hati-hati menyebabkan mati atau luka parah orang lain (pasal 359 dan 360 KUHP).<sup>58</sup>

Keempat tentang *delik aduan* dan *delik biasa*. Delik aduan yaitu suatu delik yang hanya boleh dituntut, jika ada pengaduan dari orang yang menderita delik itu, misalnya penghinaan (pasal 310 dsb. KUHP), pencurian dalam kalangan keluarga (pasal 367 KUHP), sedangkan delik biasa adalah delik yang karena jabatan oleh pemerintah harus dituntut (tanpa pengaduan), misalnya pembunuhan (Pasal 338 KUHP), penganiayaan (Pasal 351 KUHP).<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Ibid.*

<sup>59</sup> *Ibid.*

Kelima menyangkut *delik berkualifikasi dan delik sederhana*. Delik berkualifikasi yaitu suatu delik yang berbentuk istimewa, sedangkan delik sederhana ialah suatu delik yang berbentuk biasa, misalnya pencurian biasa (pasal 362 KUHP) adalah bentuk biasa dari pencurian, sedangkan pencurian dengan pemberatan-pemberatan (pasal 363 KUHP) adalah bentuk istimewa dari pencurian. Pasal 363 KUHP adalah delik berkualifikasi, sedangkan pasal 362 KUHP adalah delik sederhana.<sup>60</sup>

Keenam, *delik propria dan delik biasa*. Delik *propria* yaitu suatu delik yang hanya dapat dilakukan oleh orang yang mempunyai kedudukan tertentu, misalnya seorang ibu (pasal 341 dan 342 KUHP) pegawai negeri (Pasal 414 dsb. KUHP) sedangkan delik biasa dapat dilakukan oleh sembarang orang.<sup>61</sup>

Ketujuh tentang *delik berdiri sendiri (zelf standig)* dan *delik lanjutan (voortgezet)*. Delik berdiri sendiri yaitu delik yang tidak tergabung misalnya pembunuhan (Pasal 338 KUHP) pencurian (Pasal 362 KUHP), lawannya adalah delik lanjutan yaitu delik terdiri dari beberapa perbuatan yang masing-masing berdiri sendiri-sendiri, akan tetapi antara yang satu dengan yang lainnya ada perhubungan sedemikian rupa, sehingga harus dianggap sebagai perbuatan yang dilanjutkan...<sup>62</sup>

Selanjutnya tentang sanksi pidana, diartikan sebagai suatu nestapa atau penderitaan yang ditimpakan kepada seseorang yang bersalah

---

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> *Ibid.*, hal. 22- 24.

melakukan perbuatan yang dilarang oleh hukum pidana. Dengan adanya sanksi tersebut diharapkan orang tidak akan melakukan perbuatan pidana lagi.

Dalam *Black's Law Dictionary*, Henry Campbell Black memberikan pengertian sanksi pidana sebagai suatu pidana yang dijatuhkan untuk menghukum suatu penjahat (kejahatan) seperti dengan pidana denda, pidana pengawasan dan pidana penjara).<sup>63</sup>

Sementara menurut Herbet I. Packer dalam bukunya *The Limits of Criminal Sanction*, sanksi pidana diartikan sebagai *means simply any particular disposition or the range or permissible disposition that the law authorizes (or appears to authorize) in cases of person who have been judged through the distinctive process of the criminal Law to be guilty of crime*.<sup>64</sup>

Berdasarkan pengertian di atas, dapatlah disimpulkan bahwa pada dasarnya sanksi pidana merupakan suatu pengenaan suatu derita kepada seseorang yang dinyatakan bersalah melakukan suatu kejahatan (perbuatan pidana) melalui suatu rangkaian proses peradilan oleh kekuasaan (hukum) yang secara khusus diberikan untuk hal itu, yang dengan pengenaan sanksi pidana tersebut diharapkan orang tidak melakukan pidana lagi.

Dalam sistem hukum pidana baik yang diatur di dalam KUHP maupun Undang-undang pidana di luar KUHP, dikenal ada dua jenis

---

<sup>63</sup> Mahrus Ali, *Op. Cit.*, hal. 91.

<sup>64</sup> *Ibid.*

sanksi yang keduanya mempunyai kedudukan yang sama yakni sanksi pidana dan sanksi tindakan. Kedua sanksi tersebut berbeda baik dari ide dasar, landasan filosofis yang melatarbelakanginya, tujuan maupun yang lain.

Menurut Andi Hamzah, jenis pidana di dalam Pasal 10 di atas berlaku untuk semua delik termasuk tindak-tindak pidana yang diatur di dalam perundangan pidana di luar KUHP, kecuali ketentuan Undang-undang itu menyimpang, sebagaimana dimaksud Pasal 103 KUHP.<sup>65</sup>

Sanksi pidana merupakan jenis sanksi yang paling banyak digunakan di dalam menjatuhkan hukuman terhadap seseorang yang dinyatakan bersalah melakukan perbuatan pidana. Sesuai ketentuan Pasal 10 KUHP tersebut di atas, bentuk-bentuk sanksi pidana itu bervariasi, seperti pidana mati, pidana seumur hidup, pidana penjara sementara waktu, pidana kurungan dan pidana denda yang merupakan pidana pokok, dan pidana berupa pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu dan pengumuman putusan hakim yang kesemuanya merupakan pidana tambahan.

Sedangkan sanksi tindakan merupakan jenis sanksi yang lebih tersebar di luar KUHP, walaupun dalam KUHP sendiri mengatur juga bentuk-bentuknya, yaitu berupa perawatan di rumah sakit dan dikembalikan kepada orang tuannya atau walinya bagi orang yang tidak mampu bertanggungjawab dan anak yang masih di bawah umur.

---

<sup>65</sup> Andi Hamzah, *Op. Cit.*, hal 175.



Hal ini berbeda dengan bentuk-bentuk sanksi tindakan yang tersebar di dalam undang-undang pidana di luar KUHP, yang lebih variatif sifatnya, seperti pencabutan surat izin mengemudi, perampasan keuntungan yang diperoleh dari tindak pidana, perbaikan akibat tindak pidana, latihan kerja, rehabilitasi, perawatan di suatu lembaga, dan sebagainya.

### C. Tinjauan Umum Mengenai Tujuan Pidanaan

Pembahasan mengenai sanksi pidana, tidak dapat dilepaskan dari hakekat pidana dan pidanaan. Oleh karena itu, perlu ditinjau terlebih dahulu pengertian, ruang lingkup dan hakekat dari pidana dan pidanaan.

Menurut Sudarto, masalah pidana merupakan masalah yang mendasar dalam hukum pidana. Bahkan sejarah hukum pidana pada dasarnya merupakan sejarah dari pidana dan pidanaan. Selanjutnya, ia menjelaskan bahwa:

Istilah “penghukuman” berasal dari kata dasar “hukum”, sehingga dapat diartikan sebagai “menetapkan hukum” atau “memutuskan tentang hukumannya” (*berechten*). ”Menetapkan Hukum” untuk suatu peristiwa tidak hanya menyangkut bidang hukum pidana saja tetapi juga hukum perdata. “Penghukuman” dapat disempitkan artinya yakni penghukuman dalam perkara pidana, yang bersinonim dengan ”pidanaan” atau ”pemberian/penjatuhan pidana” oleh hakim. Penghukuman dalam arti yang demikian, mempunyai makna sama dengan *sentence conditionally* atau *voorwaardelijk veroordeeld* yang sama artinya dengan “dihukum bersyarat” atau “dipidana bersyarat”. Istilah “hukuman” kadang-kadang digunakan untuk pengganti perkataan ”straf” namun kata “pidana” lebih baik dari pada “hukuman”.<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup>Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1983, hal. 31.

Pendapat lain mengenai istilah pidana dan pemidanaan, dikemukakan oleh Moeljatno. Ahli hukum tersebut menjelaskan bahwa istilah “hukuman” dan “dihukum” adalah istilah yang kurang tepat untuk menterjemahkan “*straf*” dan “*wordt gestraft*” dalam bahasa Belanda. Istilah yang tepat adalah “pidana” untuk menggantikan kata “*straf*” dan “diancam dengan pidana” untuk menggantikan kata “*wordt gestraft*”.<sup>67</sup>

Selanjutnya, mengenai pengertian dari pidana dan pemidanaan dikemukakan oleh Sudarto bahwa “Yang dimaksud dengan pidana ialah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu”.<sup>68</sup>

Senada dengan Sudarto, Roeslan Saleh mengemukakan pengertian dari pidana sebagai reaksi atas delik dan ini berwujud suatu nestapa yang sengaja ditimpakan negara pada pembuat delik itu. Nestapa ini bukanlah suatu tujuan yang terakhir dicita-citakan masyarakat.<sup>69</sup>

Pendapat lain mengenai pidana dan pemidanaan dikemukakan Binsbergen sebagaimana dikutip Dwidja Priyatno bahwa:

Ciri hakiki dari pidana adalah “suatu pernyataan atau penunjukan salah oleh penguasa sehubungan dengan suatu tindak pidana” (*een terechwijizing dorr de overhed gegeven terzake van een strafbaar feit*). Dasar pembenaran dari pernyataan tersebut adalah tingkah laku si pembuat itu “tak dapat diterima baik untuk mempertahankan lingkungan masyarakat maupun untuk menyelamatkan pembuat

---

<sup>67</sup> Moeljatno.. *Op. Cit.*, hal. 11.

<sup>68</sup> *Ibid*

<sup>69</sup> Roeslan Saleh, *Stelsel Pidana Indonesia*, Aksara Baru, Jakarta, 1983, hal. 9.

sendiri” (*onduldbaar is, zowel om het behoud van de gemeenschap, also m het behoud van de dader zelf*);<sup>70</sup>

Ahli asing lain yang berpendapat tentang pengertian pidana dan pembedaan adalah GP Hoefnagels. Seperti dikutip oleh Muladi dan Barda Nawawi Arief, GP Hoefnagels mengatakan bahwa:

Pidana bukan merupakan suatu pencelaan (*censure*) atau suatu penjeratan (*discouragement*) atau merupakan suatu penderitaan (*suffering*). Sanksi dalam hukum pidana adalah semua reaksi pada pelanggaran hukum yang telah ditentukan oleh undang-undang, sejak penahanan dan pengusutan terdakwa oleh polisi sampai vonis dijatuhkan. Jadi secara empiris bahwa pidana merupakan suatu proses waktu. Keseluruhan proses pidana itu sendiri (sejak penahanan, pemeriksaan sampai vonis dijatuhkan) merupakan suatu pidana). Dilihat secara empiris, pidana memang dapat merupakan suatu penderitaan tetapi hal itu tidak merupakan suatu keharusan/kebutuhan. Pemberiansanksi merupakan suatu proses pembangkitan semangat (*encouragement*) dan pencelaan (*censure*) untuk tujuan dasar agar seseorang berorientasi atau menyesuaikan diri dengan suatu norma atau undang-undang yang berlaku.<sup>71</sup>

Selanjutnya mengenai pembedaan, pada prinsipnya dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) kelompok teori, yaitu “Teori Absolut” atau teori pembalasan (*retributive/velgelding theorieen*) dan “Teori Relatif” atau teori tujuan (*utilitarian/doeltheorieen*). Masing-masing teori memiliki karakteristik atau ciri-ciri pokok. Menurut Karl O. Christiansen, seperti dikutip Muladi dan Barda Nawawi Arief, ciri-ciri pokok dari “Teori Absolut” adalah :

---

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> *Ibid.*

Dalam pandangan teori retributif, pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan kejahatan. Pidana dijatuhkan sebagai pembalasan terhadap orang yang melakukan kejahatan. Jadi di sini dasar pembedanya adalah kejahatan itu sendiri. Menurut pandangan ini seorang pelaku tindak pidana mutlak harus dipidana. Semboyan yang sangat populer dalam era ini adalah darah ganti darah, nyawa ganti nyawa. Menurut Johannes Andenaes, “tujuan utama (primair) dari pidana adalah untuk memuaskan tuntutan keadilan (*to satisfy the claims of justice*), sedangkan pengaruh-pengaruh lain yang menguntungkan hanya merupakan tujuan yang sekunder”.<sup>72</sup> Tuntutan keadilan yang bersifat absolut ini antara lain dikemukakan oleh Emanuel Kant yang “memandang pidana sebagai “*Kategorische Imperatif*”.<sup>73</sup> Yang berarti seorang harus dipidana oleh hakim karena ia telah melakukan kejahatan. Dengan demikian pidana bukan merupakan alat yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan, melainkan semata-mata mencerminkan keadilan.

Selanjutnya mengenai “Teori Relatif”, Tongat menegemukakan bahwa berbeda dari teori retributif sebagaimana dikemukakan di atas, maka menurut teori utilitarian, pidana bukanlah untuk memuaskan tuntutan absolut dari keadilan. Pembalasan itu sendiri tidak mempunyai nilai, tapi hanya sarana untuk melindungi kepentingan masyarakat. Dalam teori ini pidana bukanlah sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbalan kepada orang yang telah melakukan kejahatan, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat. Oleh karena itulah teori ini sering disebut sebagai teori tujuan (*utilitarian theory*) atau dikenal dengan sebutan *teori teleologis*.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup>*Ibid.*, hal. 11

<sup>73</sup>*Ibid.*

<sup>74</sup>Tongat, *Pidana Seumur Hidup Dalam Sistem Hukum Pidana di Indonesia*, Cet. Kedua, Universitas Muhammadiyah, Malang, 2004, hal. 7.

Mengenai tujuan tersebut, Van Bemmelen seperti dikutip Tongat mengemukakan bahwa tujuan yang hendak dicapai adalah pencegahan kejahatan (prevensi) dapat dibedakan antara prevensi spesial dan prevensi general atau sering juga disebut *special deterence* dan *general deterence*.<sup>75</sup>

Selanjutnya, ia menjelaskan bahwa:

Dalam prevensi spesial, pengaruh pidana ditujukan terhadap terpidana, jadi pencegahan yang ingin dicapai oleh pidana dengan mempengaruhi berbuat jahat. Sedangkan prevensi general pengaruh pidana ditujukan terhadap masyarakat pada umumnya. Dalam arti pencegahan kejahatan yang ingin dicapai oleh pidana dengan mempengaruhi tingkah laku anggota masyarakat pada umumnya agar tidak melakukan kejahatan. Ini berarti pidana bertujuan agar si terpidana itu berubah menjadi orang yang lebih baik dan berguna bagi masyarakat.

Selain prevensi spesial dan prevensi general, Van Bemmelen memasukkan pula ke dalam teori ini apa yang disebutnya dengan “daya untuk mengamankan”. Merupakan kenyataan, khususnya pidana pencabutan kemerdekaan, lebih mengamankan masyarakat terhadap kejahatan selama penjahat tersebut berada dalam penjara daripada kalau dia tidak dalam penjara.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup>*Ibid.*

<sup>76</sup>*Ibid.*

Mengacu pada uraian di atas, dapat disimpulkan karakteristik dari “Teori Relatif”, yaitu:

- a. Tujuan pidana adalah pencegahan;
- b. Pencegahan bukanlah tujuan akhir, tetapi merupakan sarana untuk mencapai tujuan yang lebih tinggi yaitu kesejahteraan masyarakat;
- c. Hanya orang yang dapat dipersalahkan yang dapat dipidana;
- d. Pidana harus ditetapkan berdasarkan tujuannya sebagai alat pencegahan kejahatan;
- e. Pidana berorientasi ke depan, pidana dapat mengandung unsur pencelaan, tetapi baik unsur pencelaan maupun unsur pembalasan tidak dapat diterima jika tidak dapat membantu pencegahan kejahatan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat.

Sementara itu, berangkat dari ketidakpuasan prinsip-prinsip retributif maupun utilitarian, maka muncullah “Teori Integratif”. Teori Integratif berusaha menggabungkan kedua prinsip teori tersebut, sehingga seringkali teori ini disebut *aliran integratif*. Penulis yang pertama kali menganjurkan teori ini adalah Pellegrino Rossi (1787-18478). Sekalipun ia menganggap pembalasan sebagai asas dari pidana dan bahwa berat pidana tidak boleh melampaui suatu pembalasan yang adil, namun dia berpendirian, bahwa

pidana mempunyai berbagai pengaruh antara lain perbaikan suatu yang rusak dalam masyarakat dan prevensi general.<sup>77</sup>

Pada prinsipnya teori ini :

Menganjurkan adanya kemungkinan untuk mengadakan artikulasi terhadap teori pemidanaan yang mengintegrasikan beberapa fungsi sekaligus, yaitu bersifat retributif dan sekaligus juga mempunyai sifat utilitarian, misalnya pencegahan dan rehabilitasi, yang kesemuanya harus dilihat sebagai sasaran-sasaran yang harus dicapai oleh suatu rencana pemidanaan. Jadi dalam hal ini, pidana dan pemidanaan terdiri dari proses kegiatan terhadap pelaku tindak pidana, yang dengan suatu cara tertentu diharapkan untuk dapat mengasimilasikan kembali narapidana ke dalam masyarakat. Seiring dengan itu masyarakat menuntut agar individu tersebut diperlakukan dengan suatu yang juga dapat memuaskan permintaan atau kebutuhan pembalasan. Lebih lanjut hal tersebut diharapkan dapat menunjang tujuan yang bermanfaat, yang dalam hal ini harus ditentukan secara kasuistis. Hal inilah yang sering menimbulkan anggapan pidana sebagai seni (*punishment as an art*).<sup>78</sup>

Menurut Muladi, asumsi dasar dari teori pemidanaan integratif (kemanusiaan dalam sistem Pancasila). adalah bahwa:

Tindak pidana merupakan gangguan terhadap keseimbangan, keselarasan dan keserasian dalam hidup masyarakat yang mengakibatkan kerusakan dan keserasian dalam hidup masyarakat yang mengakibatkan kerusakan individual dan sosial (*individual and social damages*). Tujuan pemidanaan adalah memperbaiki kerusakan individual dan sosial yang diakibatkan oleh tindak pidana".<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup>*Ibid.*, hal. 19.

<sup>78</sup>Muladi, *Op. Cit.*, hal 52.

<sup>79</sup>*Ibid.*

Selanjutnya Muladi menjelaskan bahwa :

Seperangkat tujuan pemidanaan dalam teori pemidanaan yang integratif yang harus dipenuhi meliputi, “pencegahan (umum dan khusus), perlindungan masyarakat, memelihara solidaritas masyarakat, pengimbalan/ pengimbangan. Harus dipenuhinya seperangkat tujuan manakah yang merupakan titik berat sifatnya kasuistis.<sup>80</sup>

Pendapat senada mengenai tujuan pemidanaan dikemukakan oleh Andi Hamzah. Menurut ahli hukum pidana tersebut, dalam literatur berbahasa Inggris tujuan pidana biasa disingkat dengan tiga R dan satu D. Tiga R itu ialah *Reformation*, *Restraint* dan *Restribution*, sedangkan satu D ialah *Deterrence* yang terdiri atas *individual deterrence* dan *general deterrence* (pencegahan khusus dan pencegahan umum).<sup>81</sup>

Mengenai pengertian dari *Reformation*, Andi Hamzah menjelaskan bahwa :

*Reformation* berarti memperbaiki atau merehabilitasi pelaku pidana menjadi orang yang baik dan berguna bagi masyarakat. Masyarakat akan memperoleh keuntungan dan tiada seorangpun yang merugi bila pelaku pidana menjadi baik. Reformasi perlu digabung dengan tujuan lain seperti pencegahan. Tujuan pemidaan ini seringkali dianggap tidak berhasil oleh sebagian sarjana karena masih banyaknya residivis yang kembali melakukan tindak pidana. Yang perlu ditingkatkan dalam sistem reformasi ialah intensitas pelatihan dan pembinaan di Lembaga Pemasyarakatan.<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup>*Ibid.*

<sup>81</sup>Andi Hamzah, *Loc. Cit.*

<sup>82</sup> *Ibid.*



Mengenai tujuan pemidanaan yang kedua yakni *Restraint*, Andi

Hamzah menguraikan bahwa:

*Restraint* maksudnya mengasingkan pelaku pidana dari masyarakat. Dengan diasingkannya pelanggar hukum dari masyarakat berarti masyarakat itu akan menjadi lebih aman. Jadi ada juga kaitannya dengan sistem reformasi, jika dipertanyakan berapa lama terpidana harus diperbaiki, tergantung pada dampak dari rasa aman yang dapat ditimbulkan dari pengasingan tersebut.<sup>83</sup>

Selanjutnya, pengertian dari *Retribution*, dikemukakannya sebagai berikut:

*Retribution* ialah pembalasan terhadap pelanggar karena telah melakukan kejahatan. Sekarang ini tujuan pemidanaan ini banyak dikritik sebagai sistem yang tidak sesuai dengan masyarakat yang beradab. Namun bagi yang pro pembalasan, mengatakan bahwa orang yang menciptakan sistem yang lebih lunak kepada penjahat seperti reformasi itu dianggap seperti membuat Magna Carta bagi penjahat (*Magna Carta for law breaker*).<sup>84</sup>

Terakhir mengenai *Deterrence*. Terhadap tujuan pemidanaan yang terakhir ini, Andi Hamzah mengatakan bahwa:

*Deterrence* berarti menjerakan atau mencegah sehingga baik terdakwa sebagai individual maupun orang lain yang potensial menjadi penjahat akan jera atau takut untuk melakukan kejahatan. Yang mengkritik teori ini menyatakan adalah kurang adil jika untuk tujuan mencegah orang lain melakukan kejahatan terpidana dikorbankan untuk menerima pidana itu.<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> *Ibid.*

<sup>85</sup> *Ibid.*

Selanjutnya, terkait dengan tujuan pemidanaan yang dikemukakannya di atas, andi Hamzah menjelaskan bahwa :

Yang dipandang tujuan yang berlaku sekarang ialah variasi dari bentuk-bentuk: penjeraan (deterrent), baik ditujukan kepada pelanggar hukum itu sendiri maupun kepada mereka yang mempunyai potensi menjadi penjahat; perlindungan kepada masyarakat dari perbuatan jahat; perbaikan (*reformasi*) kepada penjahat. Yang tersebut terakhir yang paling modern dan populer dewasa ini. Bukan saja bertujuan memperbaiki kondisi pemenjaraan tetapi juga mencari alternatif lain yang bersifat pidana dalam membina pelanggar hukum.<sup>86</sup>

Berdasarkan pendapat sejumlah ahli hukum mengenai tujuan pidana dan pemidanaan sebagaimana disebutkan di atas, dapatlah disimpulkan bahwa tujuan pidana dan pemidanaan itu tidaklah tunggal. Misalnya untuk pembalasan semata atau untuk pencegahan saja. Akan tetapi semuanya sepakat, bahwa tujuan pidana dan pemidanaan itu meliputi tujuan integratif. Hal ini mengingat tujuan yang bersifat tunggal seperti dalam teori retributif dan teori utilitarian mengandung kelemahan-kelemahan.

Bagi bangsa Indonesia, teori pemidanaan yang paling cocok digunakan dalam sistem hukum pidana Indonesia adalah kombinasi tujuan pemidanaan yang didasarkan pada aspek sosiologis, ideologis dan yuridis filosofis masyarakat Indonesia sendiri. Hal itu tercermin pada perumusan tujuan pemidanaan dalam Pasal 50 Rancangan KUHP yang menyatakan bahwa pemidanaan bertujuan :

---

<sup>86</sup> *Ibid.*

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana demi pengayoman negara, masyarakat dan penduduk;
1. Membimbing terpidana agar insyaf dan menjadi anggota masyarakat yang berbudi baik dan berguna;
2. Menghilangkan noda-noda yang diakibatkan oleh tindak pidana;
3. Pidanaaan tidak dimaksudkan untuk menderitakan dan diperkirakan merendahkan martabat manusia.

Dari perumusan tujuan pidanaaan di atas, Didin Sudirman menyimpulkan bahwa tujuan pidanaaan tidak hanya terbatas pada ketika hakim menjatuhkan pidanaaan kepada penjahat demi pengayoman terhadap negara, masyarakat dan penduduk. Akan tetapi masih berlanjut sampai dengan tujuan pidanaaan yang kedua dan ketiga yakni agar adanya pembimbingan agar si terpidana insyaf dan menjadi anggota masyarakat yang berbudi baik dan berguna serta adanya upaya untuk menghilangkan noda-noda yang diakibatkan oleh tindak pidana.<sup>87</sup>

#### **D. Pengertian dan Ruang Lingkup Kebijakan Hukum Pidana**

Sebelum sampai pada pembahasan mengenai kebijakan hukum pidana, kiranya perlu diketahui terlebih dahulu upaya negara untuk melindungi masyarakat dari kejahatan atau upaya penanggulangan kejahatan melalui apa yang sering disebut sebagai “kebijakan kriminal”.

Pengertian kebijakan kriminal antara lain dikemukakan oleh Mardjono Reksodiputro. Ahli hukum pidana tersebut menjelaskan bahwa :

---

<sup>87</sup>Didin Sudirman,. *Reposisi dan Revitalisasi Pemasyarakatan Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta, 2007, hal 32.

Kebijakan penanggulangan kejahatan dalam arti yang luas pada hakekatnya adalah merupakan segala usaha yang dilakukan oleh pemerintah (negara) dan masyarakat terhadap kemungkinan terjadinya kejahatan (dan mereka yang mempunyai potensi untuk melakukan kejahatan) maupun setelah terjadinya kejahatan (penyidikan, pemeriksaan, peradilan, dan pembinaan si pelanggar hukum).<sup>88</sup>

Selanjutnya Sudarto mengemukakan tiga pengertian mengenai kebijakan kriminal :

1. Dalam arti sempit, ialah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap pelanggaran hukum yang berupa pidana;
2. Dalam arti luas, ialah keseluruhan fungsi dari aparaturnya penegak hukum, termasuk di dalamnya cara kerja dari pengadilan dan polisi;
3. Dalam arti paling luas, ialah keseluruhan kebijakan, yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi, yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat.<sup>89</sup>

Di sisi lain, Marc Ancel seperti dikutip Barda Nawawi Arief mengemukakan bahwa kebijakan kriminal (*criminal policy*) didefinisikan sebagai “*the rational organization of the control of crime by society*” atau “suatu usaha rasional dari masyarakat dalam menanggulangi kejahatan”.<sup>90</sup>

Selanjutnya, sebagaimana diketahui bahwa kejahatan tumbuh akibat interaksi dan perkembangan sosial masyarakat. Oleh karenanya apabila ingin mencapai keberhasilan dalam melindungi masyarakat dari kejahatan, maka kebijakan penanggulangan kejahatan haruslah bersifat terpadu dan selaras dengan kebijakan sosial.

<sup>88</sup> Mardjono Reksodiputro, Buku Ketiga. *Op. Cit.*, hal. 9.

<sup>89</sup> Sudarto, *Op. Cit.*, hal. 1

<sup>90</sup> Barda Nawawi Arief, *Op. Cit.*, hal. 2.

Kedua kebijakan tersebut memiliki hubungan saling melengkapi. Kebijakan sosial hanya akan dapat tercapai apabila didukung oleh sebuah kebijakan kriminal yang baik. Sebaliknya, kebijakan penanggulangan kejahatan tidak akan banyak artinya apabila kebijakan sosial justru merangsang tumbuhnya kejahatan.

Senada dengan pendapat di atas, Muladi mengemukakan mengenai hubungan politik kriminal dan politik sosial, Muladi mengatakan bahwa :

Tujuan akhir dari politik kriminal adalah perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian, penegakan hukum pidana yang merupakan bagian dari politik kriminal pada hakikatnya juga merupakan bagian integral dari kebijakan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat (politik sosial). Sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari keseluruhan kebijakan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat, maka wajarlah bila dikatakan bahwa usaha penanggulangan kejahatan (termasuk usaha penegakan hukum pidana) merupakan bagian integral dari rencana pembangunan nasional.<sup>91</sup>

Selaras dengan pendapat Muladi, Sudarto menjelaskan bahwa:

Apabila hukum pidana hendak dilibatkan dalam usaha mengatasi segi-segi negatif dari perkembangan masyarakat/modernisasi maka hendaknya dilihat dalam hubungan keseluruhan politik kriminal atau *social defence planning*, dan inipun harus merupakan bagian integral dari rencana pembangunan nasional<sup>92</sup>

Selanjutnya, mengenai upaya-upaya yang dapat ditempuh untuk mencapai kebijakan kriminal yang terpadu tersebut di atas, antara lain dikemukakan oleh G. Peter Hoefnagels sebagaimana dikutip oleh Barda

---

<sup>91</sup>Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, BP. Universitas Diponegoro, Semarang, 2002, hal. 11.

<sup>92</sup>Sudarto, *Op. Cit.*, hal. 104.

Nawawi Arief. Selengkapnya G. Peter Hoefnagels dapat ditempuh melalui tiga cara, yakni :

Penerapan hukum pidana (*criminal law application*), pencegahan tanpa pidana (*prevention without punishment*) dan mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pidanaan lewat media massa (*influencing views of society on crime*). Sejalan dengan itu, Barda Nawawi Arief berpendapat bahwa penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dilakukan melalui jalur hukum pidana (*penal policy*) dan jalur di luar hukum pidana (*non penal policy*), yang dilaksanakan secara terpadu.<sup>93</sup>

Terkait dengan penggunaan hukum pidana dalam mencapai kebijakan kriminal sebagaimana dikemukakan di atas, Mardjono Reksodiputro menjelaskan bahwa:

Upaya penanggulangan kejahatan dapat dilakukan melalui pelaksanaan peraturan perundang-undangan pidana oleh suatu sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) yang dibentuk oleh negara. Disamping itu negara (masyarakat) dapat pula berusaha melalui upaya-upaya sosial, seperti dalam bidang pendidikan, perbaikan taraf hidup masyarakat, mengurangi pengangguran dan lain sebagainya. Namun demikian, hukum pidana dalam banyak hal masih dianggap sebagai landasan utama agar angka kriminalitas berada dalam batas-batas toleransi masyarakat.<sup>94</sup>

Sejalan dengan beberapa pendapat di atas, Siswantoro Sunarso mengemukakan bahwa:

Kebijakan hukum pidana (jalur penal) menitikberatkan pada sifat *represssive*. Sementara jalur non penal, lebih mendekati pada sifat *preventive* atau pencegahan sebelum kejahatan terjadi. Penanggulangan kejahatan lewat jalur non penal, yaitu sasaran

---

<sup>93</sup> *Ibid.*, hal. 4.

<sup>94</sup> Mardjono Reksodiputro, *Op. Cit.*, hal. 92.

pokoknya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan, yang berpusat pada kondisi-kondisi sosial yang secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan atau menumbuh-suburkan kejahatan.<sup>95</sup>

Dalam hubungan dengan penanggulangan kejahatan menggunakan hukum pidana, Muladi dan Barda Nawawi Arief mengemukakan bahwa:

Untuk mencapai tujuan politik kriminal sebagai bagian integral dari pencapaian tujuan politik pembangunan, diperlukan kebijakan hukum pidana (*penal policy*). Kebijakan hukum pidana pada intinya merupakan upaya penanggulangan kejahatan melalui upaya pidana yang baik. Dengan perkataan lain, dilihat dari sudut politik kriminal, politik hukum pidana identik dengan pengertian “Kebijakan penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana”.<sup>96</sup>

Berdasarkan pendapat para ahli di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa untuk mencapai kebijakan kriminal sebagai bagian integral dari kebijakan sosial, diperlukan sebuah kebijakan hukum pidana. Istilah “kebijakan” dalam kebijakan hukum pidana menurut Barda Nawawi Arief berasal dari istilah “*policy*” (Inggris) atau “*politiek*” (Belanda). Selengkapnya ia mengemukakan bahwa :

Bertolak dari kedua istilah asing ini, maka istilah kebijakan hukum pidana dapat pula disebut politik hukum pidana. Dalam kepustakaan asing, istilah politik hukum pidana, sering dikenal dengan berbagai istilah, antara lain “*penal policy*”, “*criminal law policy*” atau “*strafrechtspolitik*”.<sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> Siswantoro Sunarso, *Op. Cit.*, hal 15.

<sup>96</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op. Cit.*, hal. 11

<sup>97</sup>Barda Nawawi Arief, *Op. Cit.* hal. 25

Sementara itu menurut Sudarto, pengertian kebijakan atau politik hukum pidana dapat dilihat dari politik hukum. Selanjutnya, ia menjelaskan bahwa:

Menurut politik hukum, kebijakan hukum pidana adalah usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat dan kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengeksperesikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.<sup>98</sup>

Bertolak dari pengertian demikian, Sudarto mengatakan bahwa:

Melaksanakan politik hukum pidana berarti mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan dayaguna. Atau dengan kata lain, bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan masa-masa yang akan datang.<sup>99</sup>

Dengan demikian, dilihat sebagai bagian dari politik hukum, maka kebijakan hukum pidana mengandung arti, bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu perundang-undangan pidana yang baik. Pengertian demikian terlihat pula dalam defisini “*penal policy*” dari Marc Ancel yang secara singkat dapat dinyatakan sebagai “suatu ilmu sekaligus seni yang bertujuan untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik”.<sup>100</sup>

---

<sup>98</sup> Sudarto, *Op. Cit.*, hal 28.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> *Ibid.*, hal 29



Sementara itu, menurut Muladi dan Barda Nawawi Arief mengenai penegakan hukum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kejahatan, mengejewantah dalam penegakan hukum pidana yang rasional. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi, dan tahap eksekusi yaitu :

Tahap Formulasi, adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam tahap ini pembentuk undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang, kemudian merumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan pidana untuk mencapai hasil perundang- pidana yang paling baik, dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Tahap ini dapat juga disebut dengan tahap kebijakan legislatif.<sup>101</sup>

Tahap Aplikasi, tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan hukum pidana) oleh aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan. Dalam tahap ini aparat penegak hukum menegakkan serta menerapkan peraturan perundangan pidana yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam melaksanakan tugas ini, aparat penegak hukum harus memegang teguh nilai-nilai keadilan dan

---

<sup>101</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*., BP. Universitas Diponegoro, Semarang, 2002, hal. 173.

daya guna. Tahap kedua ini dapat juga disebut tahap kebijakan yudikatif.<sup>102</sup>

Tahap Eksekusi, yaitu tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana. Dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undang melalui penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Aparat pelaksana dalam menjalankan tugasnya harus berpedoman kepada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undangan (legislatur) dan nilai-nilai keadilan serta daya guna.<sup>103</sup>

Mengacu pada penggunaan hukum pidana dalam orientasi pada kebijakan sosial itulah, menurut Djoko Prakoso, mengutip pendapat Sudarto dalam menghadapi masalah kriminal atau kejahatan, harus diperhatikan hal-hal yang pada intinya sebagai berikut :

- a. Tujuan penggunaan hukum pidana harus memperhatikan tujuan pembangunan nasional, yaitu mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata materil dan sprituil berdasarkan Pancasila. Sehubungan dengan ini maka penggunaan hukum pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan dan mengadakan penyegaran terhadap tindakan penanggulangan itu sendiri, demi kesejahteraan dan pengayoman masyarakat;
- b. Perbuatan yang diusahakan untuk mencegah atau menanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan perbuatan yang tidak dikehendaki, yaitu perbuatan yang mendatangkan kerugian materil dan sprituil atas warga masyarakat;

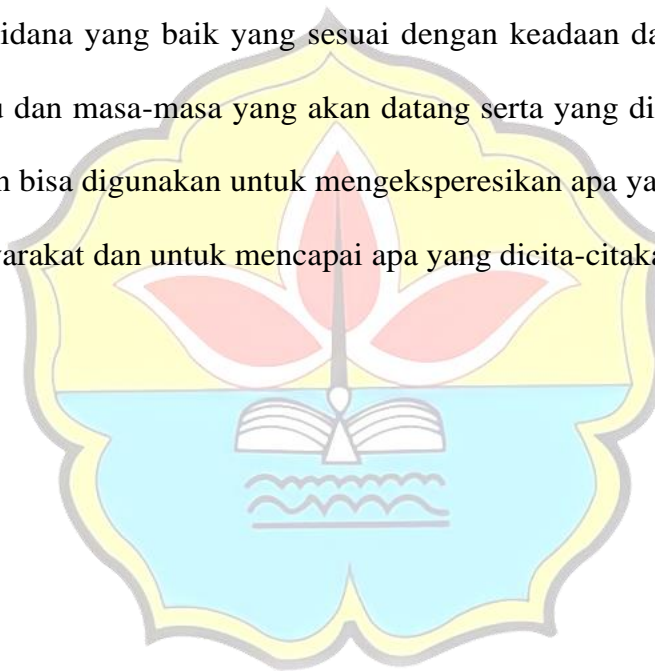
---

<sup>102</sup> *Ibid.*

<sup>103</sup> *Ibid.*

- c. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhitungkan prinsip biaya dan hasil;
- d. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhatikan kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum, jangan sampai melampaui beban tugas (*overblasting*).<sup>104</sup>

Berdasarkan paparan di atas di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk mencapai kebijakan perlindungan masyarakat terhadap kejahatan, diperlukan sebuah kebijakan hukum pidana. Kebijakan hukum pidana yang dimaksud adalah usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang baik yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan masa-masa yang akan datang serta yang dikehendaki dan diperkirakan bisa digunakan untuk mengeksperesikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.



---

<sup>104</sup> Djoko Prakoso, *Op. Cit.*, hal. 32

**BAB III**

**PENGATURAN PENYELENGGARAAN LALU LINTAS**

**DAN ANGKUTAN JALAN DALAM PERSPEKTIF**

**PERUNDANG-UNDANGAN INDONESIA**

**A. Gambaran Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia**

Sejalan dengan krisis ekonomi pada beberapa waktu yang lalu, program penanganan transportasi, terutama jaringan jalan, yang dilakukan pemerintah ditekankan pada upaya mempertahankan berfungsinya jaringan jalan dengan anggaran yang jauh lebih kecil dari tahun-tahun sebelumnya (sekitar 50 %). Dengan kemampuan penganggaran tersebut, penanganan yang dilakukan belum memadai dibandingkan dengan kebutuhan untuk mengatasi penurunan kondisi jalan. Padahal, apabila penanganan jalan terlambat akan terjadi kerusakan jalan yang lebih cepat dan parah yang mengakibatkan biaya perbaikan yang jauh lebih besar (dibandingkan dengan perawatan rutin).

Untuk menjamin ketahanan jalan dan terlaksananya perawatan serta peningkatan jalan secara rutin, maka sangat diperlukan peran serta masyarakat pengguna jalan untuk ikut “memelihara” jalan dengan cara membatasi muatan sehingga tidak terjadi kelebihan beban (*over loading*) dan ikut membiayai perawatan dan peningkatan jalan (d disesuaikan dengan “kemampuan” mereka dan seberapa jauh mereka berperan dalam “merusak” jalan).

Pada kondisi jaringan jalan yang rusak dan macet, sebetulnya yang paling dirugikan adalah masyarakat. Dengan adanya jalan yang rusak dan kemacetan lalu lintas biaya transportasi menjadi lebih tinggi dan ini mengakibatkan harga barang menjadi naik. Untuk mencegah hal itu maka jalan harus dirawat dan ditingkatkan secara rutin.

Adalah tidak mungkin, bila penanganan jalan hanya mengandalkan sumber dana pemerintah. Oleh karena itu masyarakat harus ikut membiayai dengan prinsip keadilan dan pemerataan. Dengan prinsip itu, maka biaya yang dibayar oleh masyarakat tidak akan melebihi manfaat yang akan diperoleh oleh masyarakat. Yang kaya akan mensubsidi yang miskin, yang mempunyai peran lebih banyak dalam “merusak” jalan dan “membuat kemacetan” akan membayar lebih mahal.

Berbagai cara untuk melibatkan masyarakat dalam pembiayaan penanganan jalan yang telah dilaksanakan di berbagai negara antara lain dengan pembiayaan melalui pajak jalan. Pajak ini diperoleh dari STNK, pembelian *spare parts*, dan pembelian bahan bakar. Di negara-negara maju, yang diperoleh dari pajak ini lebih besar daripada yang dibelanjakan untuk penanganan jalan. Di Indonesia yang diperoleh dari pajak jalan hampir sama dengan yang dibelanjakan untuk jalan. Hal ini antara lain karena pemerintah masih harus mensubsidi bahan bakar (walaupun semakin lama subsidi ini semakin kecil), dan biaya STNK belum memperhitungkan faktor kerusakan jalan yang dibuat oleh masing-masing kendaraan.

Lain daripada itu, pembiayaan dapat dilakukan melalui konsesi. Pembiayaan melalui konsesi merupakan sistem pembagian resiko antara pemerintah dan sektor swasta dalam pembiayaan jalan. Pemerintah memberikan hak dan kewajiban kepada pihak swasta atau semi swasta untuk membangun, memelihara, meningkatkan, dan mengoperasikan jalan dalam jangka waktu tertentu dan pengguna jalan wajib untuk membayar tol.

Selain itu, kualitas pelayanan menjadi sangat rendah, sehingga banyak kendaraan umum yang sebenarnya tidak layak beroperasi, tetap dioperasikan. Dari segi lingkungan juga akan sangat mengganggu karena polusi udara dari gas buang yang tidak memenuhi persyaratan. Padahal persyaratan lingkungan akan menjadi salah satu persyaratan internasional, apakah suatu kota layak dikunjungi. Subsidi angkutan umum memerlukan biaya yang tinggi, padahal kondisi keuangan pemerintah saat ini juga dalam keadaan kritis.

Untuk daerah perkotaan, masalah transportasi yang terjadi adalah bagaimana memenuhi permintaan jumlah perjalanan yang semakin meningkat, tanpa menimbulkan kemacetan arus lalu lintas di jalan raya. Masalahnya tidak hanya pada kemacetan lalu lintas, tetapi juga pada perencanaan sistem transportasi.

Ini memerlukan suatu penanganan yang menyeluruh. Kalau dilihat dari perkembangan transportasi perkotaan yang ada, terlepas dari krisis ekonomi yang melibatkan Indonesia sejak tahun 1997, kendaraan pribadi

(mobil dan sepeda motor) tetap merupakan moda transportasi yang dominan, baik untuk daerah urban maupun sub urban. Populasi pergerakan kendaraan pribadi yang begitu besar di daerah perkotaan ditambah dengan pola angkutan umum yang masih tradisional, menimbulkan biaya sosial yang sangat besar akibat waktu tempuh yang terbuang percuma, pemborosan bahan bakar minyak, depresi kendaraan yang terlalu cepat, kecelakaan lalulintas, hilangnya *oportunity cost*, timbulnya *stress*, meningkatnya polusi udara, dan kebisingan.<sup>105</sup>

Hal ini sejalan dengan pembangunan ekonomi dan makin bertumbuhnya jumlah masyarakat golongan menengah dan menengah atas di daerah perkotaan, jauh sebelum krisis terjadi. Kenyamanan, keamanan, *privacy*, fleksibilitas pergerakan dan prestise merupakan faktor-faktor utama yang menyebabkan kendaraan pribadi tetap memiliki keunggulan sebagai moda transportasi, khususnya di daerah *urban*.

Selain itu, ketertiban transportasi di Indonesia masih sangat rendah. Tingkat kecelakaan, kematian akibat kecelakaan dan pelanggaran lalulintas yang tinggi, bahkan menduduki peringkat atas di dunia menunjukkan kurang sadarnya sebagian besar lapisan masyarakat terhadap ketertiban lalulintas.

Data statistik kecelakaan transportasi sepanjang tahun 2006 yang dikeluarkan Departemen Perhubungan menyebutkan, kecelakaan di jalan

---

<sup>105</sup> *Ibid.*

raya lebih fatal lagi, jumlah korban meninggal selama tahun 2006 tersebut sebanyak 11.619 orang, sedangkan yang luka-luka 22.217 orang.

Untuk menjamin lancarnya kegiatan transportasi dan menghindari terjadinya kecelakaan diperlukan suatu pola transportasi yang sesuai dengan perkembangan dari barang dan jasa. Setiap komponen perlu diarahkan pada pola transportasi yang aman, nyaman, dan hemat.

Beberapa kendala yang harus mendapat perhatian demi tercapainya transportasi yang diinginkan adalah tercampurnya penggunaan jalan dan tata guna lahan disekitarnya (*mixed used*) sehingga menciptakan adanya lalu lintas campuran (*mixed traffic*). Faktor *mixed used* dan *mixed traffic* tersebut dapat mengakibatkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas, dan tentunya juga adanya peningkatan kemacetan. Desain geometrik yang tidak memenuhi syarat (di jalan yang sudah ada) sangat potensial menimbulkan terjadinya kecelakaan, seperti tikungan yang terlalu tajam, kondisi lapis perkerasan jalan yang tidak memenuhi syarat ( permukaan yang terlalu licin ) ikut andil dalam menimbulkan terjadinya kecelakaan. Pelanggaran persyaratan teknis / operasi maupun pelanggaran peraturan lalu lintas ( rambu, marka, sinyal ) yang dilakukan oleh pengemudi sangat sering menyebabkan kecelakaan.<sup>106</sup>

Penempatan serta pengaturan kontrol lalu lintas yang kurang tepat dan terkesan minim seperti : rambu lalu lintas, marka jalan, lampu pengatur lalu lintas disimpang jalan, pengaturan arah, dapat membawa

---

<sup>106</sup> *Ibid.*



masalah pada kecelakaan lalu lintas. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian lalu lintas di wilayah Perkotaan, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, menyatakan bahwa faktor penyebab kecelakaan biasanya diklasifikasikan identik dengan unsur-unsur sistem transportasi, yaitu pemakai jalan (Pengemudi dan Pejalan kaki), Kendaraan, Jalan dan Lingkungan, atau kombinasi dari dua unsur atau lebih. Kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik dengan melibatkan pengemudi dengan lingkungan (barangkali kendaraan) dengan peran penting pengemudi untuk melakukan tindakan mengelak/menghindar sesuatu. Jadi melaksanakan tindakan menghindar dari rintangan, mungkin atau tidak mungkin menyebabkan apa yang disebut dengan tabrakan (kecelakaan).

Selanjutnya, untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi, ada beberapa parameter/indikator yang bisa dilihat, yaitu faktor tingkat pelayanan dan faktor kualitas pelayanan. Yang termasuk faktor tingkat pelayanan adalah kapasitas dan aksesibilitas.

Adapyn yang dimaksud dengan kapasitas adalah yang dinyatakan sebagai jumlah penumpang atau barang yang bisa dipindahkan dalam satuan waktu tertentu, misalnya orang, jam, berat (ton/kg/dll). Dalam hal ini kapasitas ini merupakan fungsi dari kapasitas atau ukuran tempat atau sarana transportasi dan kecepatan serta mempengaruhi besarnya tenaga gerak yang dibutuhkan.

Sementara aksesibilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk mendorong orang menggunakannya dengan mudah.

Sedangkan faktor kualitas pelayanan, terdiri dari keselamatan, keandalan, fleksibilitas, kenyamanan, kecepatan dan dampak dari transportasi itu sendiri. Yang dimaksud dengan keselamatan menyangkut kemungkinan adanya kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan sistem pengendalian yang digunakan. Apabila suatu sistem transportasi mempunyai pengendalian yang ketat, maka biasanya mereka mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

Sementara keandalan berhubungan dengan faktor-faktor seperti ketepatan jadwal waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan. Suatu sistem transportasi yang andal berarti bahwa penumpang/barang yang diangkut bisa sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu dan tidak mengalami gangguan atau kerusakan.

Selanjutnya fleksibilitas menyangkut kemudahan yang ada di dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan scenario yang direncanakan. Kenyamanan transportasi sangat berlaku untuk angkutan penumpang yang erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat duduk, sistem pengaturan

udara di dalam kendaraan, ketersediaan fasilitas khusus seperti toilet, tempat makan, dan waktu operasi.

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pelanggan selalu menginginkan kecepatan yang tinggi dalam transportasi agar segera sampai di tempat tujuan. Namun demikian, keinginan tersebut kadang-kadang dibatasi oleh beberapa hal, misalnya kemampuan mesin atau tenaga penggerak yang digunakan, kemacetan lalu lintas dan kemampuan/kecakapan manusia dalam menggunakan alat transportasi tersebut.

Faktor terakhir yang menentukan tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi adalah dampak dari transportasi. Dampak transportasi sangat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan (polusi, dan kebisingan), sampai dengan dampak sosial politik yang ditimbulkan/diharapkan oleh adanya suatu operasi lalu lintas serta besarnya konsumsi energi yang dibutuhkan.

Berdasarkan paparan di atas, kiranya dapatlah disimpulkan bahwa mengingat demikian strategisnya fungsi lalu lintas dan angkutan jalan dalam pembangunan dan kompleksitas persoalan mengenai transportasi di Indonesia saat ini, maka sangat diperlukan pengaturan penyelenggaraan transportasi atau lalu lintas dan angkutan jalan yang terintegrasi, sedemikian rupa sehingga pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, benar-benar dapat diwujudkan.

## **B. Landasan Yuridis Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Telah disinggung sebelumnya bahwa dalam perspektif perundang-undangan Indonesia, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditetapkan di Jakarta pada tanggal 22 Juni 2009 dan ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Undang-Undang ini lahir dari kesadaran bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Selanjutnya berdasarkan pertimbangan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara, sehingga Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru

Adapun tujuan dari pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah untuk mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Sementara asas atau prinsip-prinsip mendasar yang harus dipenuhi dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan adalah asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu; dan asas mandiri.

Yang dimaksud dengan "asas transparan" adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

"Asas akuntabel" mengandung makna bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

Sementara yang dimaksud dengan “asas berkelanjutan” adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sementara pengertian dari “asas partisipatif” adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang dimaksud dengan “asas bermanfaat” adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Sedangkan “asas efisien dan efektif” mengandung pengertian bahwa pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Kemudian, yang dimaksud dengan “asas seimbang” adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

Selanjutnya, yang dimaksud dengan “asas terpadu” adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling-bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina. Sedangkan

pengertian dari "asas mandiri" adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

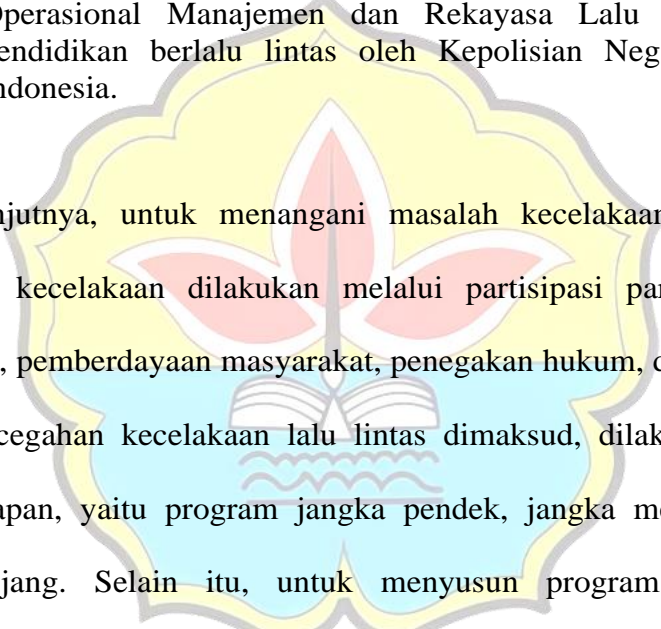
Di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain diatur upaya pembinaan, pencegahan dan penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas.

Kemudian, dalam Undang-Undang ini diatur pula ketentuan mengenai kewenangan dari masing-masing pemangku kepentingan (*stakeholders*) dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Kewenangan dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.



Selanjutnya, untuk menangani masalah kecelakaan lalu lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan kecelakaan lalu lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sementara upaya penegakan hukum dilaksanakan secara lebih efektif, melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas, terhadap perbuatan pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Berkaitan dengan tugas dan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-



Undang ini diatur bahwa dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya PPNS agar selalu berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawas Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum sebagaimana telah diatur dalam peraturan perundangundangan, antara lain Undang-Undang tentang Hukum Acara Pidana (KUHP).

Dalam Undang-Undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat.

Selain sanksi pidana, dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda. Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan sistem penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri dari 22 (dua puluh dua) Bab dan 326 (tiga ratus dua puluh enam) pasal. Dari jumlah pasal tersebut, 1 pasal diantaranya mengatur tentang ketentuan umum, 2 pasal mengatur tentang asas dan tujuan, 1 pasal mengatur tentang ruang lingkup keberlakuan undang-undang, 2 pasal mengenai pembinaan, 7 pasal mengenai penyelenggaraan, 32 pasal mengenai jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, 29 pasal mengatur tentang kendaraan, 25 pasal mengenai pengemudi, 43 pasal mengenai lalu lintas, 62 pasal mengatur tentang angkutan, 8 pasal mengenai keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, 9 pasal mengatur tentang dampak lingkungan, 6 pasal mengenai pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, 15 pasal mengatur tentang kecelakaan lalu lintas, 3 pasal mengenai perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit, 8 pasal tentang sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan, 3 pasal mengenai sumber daya manusia, 3 pasal tentang peran serta masyarakat, 13 pasal penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, 44 pasal mengenai ketentuan pidana, 2 pasal tentang ketentuan peralihan dan 7 pasal mengenai ketentuan penutup.

Apabila dibandingkan dengan pengaturan penyelenggaraan lalu lintas sebelumnya, yakni pengaturan di dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, maka muatan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan lebih bersifat komprehensif karena mengatur sejumlah aspek penting di bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara lebih terperinci.

Perbandingan antara kedua Undang-Undang tersebut, dapat dilihat di dalam Tabel 3.1 berikut ini:

Tabel3.1 Perbandingan Pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

<b>Bab</b>	<b>Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992</b>	<b>Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009</b>
I	Ketentuan Umum	Ketentuan Umum
II	Asas dan Tujuan	Asas dan Tujuan
III	Pembinaan	Ruang Lingkup Keberlakuan Undang-Undang
IV	Prasarana	Pembinaan
V	Kendaraan	Penyelenggaraan
VI	Pengemudi	Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
VII	Lalu Lintas	Kendaraan
VIII	Angkutan	Pengemudi
IX	Lalu Lintas dan Angkutan	Lalu Lintas bagi Penderita Cacat
X	Dampak Lingkungan	Angkutan
XI	Penyerahan Urusan	Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
XII	Penyidikan	Dampak Lingkungan
XIII	Ketentuan Pidana	Pengembangan Industri dan Teknologi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
XIV	Ketentuan Lain-Lain	Kecelakaan Lalu Lintas

XV	Ketentuan Peralihan	Perlakuan Khusus bagi Penyandang Cacat, Manusia Usia Lanjut, Anak-Anak, Wanita Hamil, dan Orang Sakit
XVI	Ketentuan Penutup	Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
XVII		Sumber Daya Manusia
XVIII		Peran Serta Masyarakat
XIX		Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
XX		Ketentuan Pidana
XXI		Ketentuan Peralihan
XX		Ketentuan Penutup

Untuk dapat memahami Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kiranya perlu pula dikemukakan pengertian dari sejumlah istilah yang dipergunakan di dalam Undang-Undang dimaksud, terutama yang terkait dengan pokok bahasan dalam penelitian tesis ini.

Istilah-istilah dimaksud adalah lalu lintas dan angkutan jalan, pengemudi, pejalan kaki, pengguna jalan, kecelakaan lalu lintas, keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Yang dimaksud dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Sementara pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan dan Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.

Adapun pengertian dari kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Sementara keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengandung makna bahwa suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. 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.

Selanjutnya, istilah yang perlu pula difahami adalah ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan. Sementara kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.

### C. Perbuatan Pidana dan Penyelesaian Perkara Pidana di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sebelum sampai pada tinjauan mengenai penyelesaian perkara pidana lalu lintas, kiranya perlu ditinjau terlebih dahulu bentuk-bentuk perbuatan atau tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketentuan pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan diatur di dalam Pasal 273 sampai dengan pasal 317 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setelah mencermati ketentuan pidana di dalam pasal-pasal dimaksud, dapat ditarik kesimpulan mengenai bentuk-bentuk perbuatan pidana dan jenis dari perbuatan pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Perbuatan dan klasifikasi atau jenis perbuatan pidana dimaksud dapat dilihat pada Tabel 3.2 di bawah ini:

Tabel 3.2 Perbuatan pidana dan klasifikasi perbuatan pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan

No	Pasal	Perbuatan Pidana	Jenis
1.	273	1. Tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang, mengakibatkan luka berat atau mengakibatkan orang lain meninggal dunia. 2. Tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki.	Kejahatan
2.	274	1. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan	Pelanggaran

		2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan	
3.	275	1. 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 2. Merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi	Pelanggaran  Kejahatan
4.	276	Mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal	Pelanggaran
5.	277	Memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe	Kejahatan
6.	278	Mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama	Pelanggaran
7.	279	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.	Pelanggaran
8.	280	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia	Pelanggaran

9.	281	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi	Pelanggaran
10.	282	Tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia	Pelanggaran
11.	283	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan	Pelanggaran
12.	284	Mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda	Pelanggaran
13.	285	<p>1. Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban;</p> <p>2. Mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, <i>bumper</i>, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca.</p>	Pelanggaran
14.	286	Mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan	Pelanggaran



15.	287	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas;</li> <li>2. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;</li> <li>3. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas;</li> <li>4. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar</li> <li>5. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah;</li> <li>6. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.</li> </ol>	Pelang-garan
16.	288	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia;</li> <li>2. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi;</li> <li>3. Mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala</li> </ol>	Pelang-garan
17.	289	Mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan	Pelang-garan
18.	290	Mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor	Pelang-

		selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm	garan
19.	291	1. Mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia 2. Mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm	Pelanggaran
20.	292	Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang	Pelanggaran
21.	293	Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu Mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari	Pelanggaran
22.	294	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan	Pelanggaran
23.	295	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan	Pelanggaran
24.	296	Mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain	Pelanggaran
25.	297	Mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan	Pelanggaran
26.	298	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat	Pelanggaran

		peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat	
27.	299	Mengendarai Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan	Pelanggaran
28.	300	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah</li> <li>2. Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang; atau</li> <li>3. Tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e.</li> </ol>	Pelanggaran
29.	301	Mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan	Pelanggaran
30.	302	Mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek	Pelanggaran
31.	303	Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan	Pelanggaran
32.	304	Mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau	Pelanggaran

		menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain	
33.	305	Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait	Pelanggaran
34.	306	Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan	Pelanggaran
35.	307	Mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan	Pelanggaran
36.	308	Mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek</li> <li>b. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek</li> <li>c. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat; atau</li> <li>d. menyimpang dari izin yang ditentukan</li> </ul>	Pelanggaran
37.	309	Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga	Pelanggaran
38.	310	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang</li> <li>2. Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu</li> </ol>	Kejahatan

		<p>Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang</p> <p>3. Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat</p> <p>4. Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia,</p>	
39.	311	<p>1. Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang</p> <p>2. Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang</p> <p>3. Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang</p> <p>4. Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat</p> <p>5. Dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia</p>	Kejahatan
40.	312	<p>Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat</p>	Kejahatan
41.	313	<p>Tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya</p>	Pelanggaran

Berdasarkan paparan di atas, dapatlah disimpulkan bahwa terdapat 41 (empat puluh satu) bentuk perbuatan pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Diantara bentuk-bentuk tindak pidana tersebut, 6 (enam) perbuatan pidana tergolong perbuatan pidana yang bersifat kejahatan, sementara 35 (tiga puluh lima) lainnya adalah tindak pidana yang bersifat pelanggaran.

Selanjutnya mengenai penyelesaian perkara pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan berupa penyidikan dan penindakan, diatur di dalam Bab XIX Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada pokoknya menggariskan bahwa kewenangan melakukan penyidikan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Di dalam kaitan dengan koordinasi antara penyidik dimaksud, undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa Penyidik Polri, selaku koordinator dan pengawas, melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam melaksanakan kewenangannya Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan Penyidik Polri.

Koordinasi dimaksud juga harus dilakukan oleh penyidik PPNS dalam pelimpahan berkas acara pemeriksaan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, dimana Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib

menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Adapun kewenangan masing-masing penyidik dimaksud diatur di dalam Pasal 260 dan 262 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Wewenang Polri diatur di dalam Pasal 260, yang selengkapnya menyatakan bahwa:

#### Pasal 260

- (1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:
  - a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga
  - b. melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
  - b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
  - d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
  - e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
  - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;

- h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.
- (2) Pelaksanaan penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sedangkan wewenang dari PPNS, diatur di dalam Pasal 261 yang selengkapnya menggariskan bahwa :

#### Pasal 262

- (1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (1) huruf b berwenang untuk:
- a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
  - b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
  - c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;
  - d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
  - e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
  - f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.
- (2) Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap.
- (3) Dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.



Selanjutnya, mengenai tata cara penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, diatur di dalam Pasal 267 sampai dengan pasal 269 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada intinya menyatakan bahwa setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat, dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan. Acara pemeriksaan cepat dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar.

Pelanggar yang tidak dapat hadir, dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah. Sementara jumlah denda yang dititipkan kepada bank sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana bukti penitipan uang denda wajib dilampirkan dalam berkas bukti pelanggaran. Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil. Uang denda yang ditetapkan pengadilan disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.

Sementara mengenai penanganan terhadap benda sitaan, undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa Penyidik Polri berwenang melakukan penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan yang diduga berhubungan dengan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Benda sitaan disimpan di rumah penyimpanan benda sitaan negara. Dalam hal belum ada rumah penyimpanan benda sitaan negara di tempat yang bersangkutan, penyimpanan benda sitaan dapat dilakukan di kantor Kepolisian Negara Republik Indonesia, di kantor kejaksaan negeri, di kantor pengadilan negeri, dan dalam keadaan memaksa di tempat penyimpanan lain, atau tetap di tempat semula. Benda itu disita. Tata cara penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan tersebut dilakukan menurut ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Sementara terhadap benda sitaan yang tidak diketahui pemiliknya, Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggariskan bahwa Penyidik wajib mengidentifikasi dan mengumumkan benda sitaan Kendaraan Bermotor yang belum diketahui pemiliknya melalui media massa. Pengumuman dimaksud harus menyebutkan ciri-ciri Kendaraan Bermotor, tempat penyimpanan, dan tanggal penyitaan.

Pengumuman dimaksud harus dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 6 (enam) bulan dan benda sitaan Kendaraan Bermotor setelah lewat waktu 1 (satu) tahun dan belum diketahui pemiliknya dapat dilelang untuk negara berdasarkan penetapan pengadilan.

#### **D.PENEGAKAN HUKUM MELALUI SISTEM PERADILAN PIDANA**

Inti dari penegakan hukum terletak pada kegiatan menyelaraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan menegawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap

akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup<sup>107</sup> Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun dalam kenyataannya di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian *law enforcement* begitu populer. Selain itu ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim. Perlu dicatat bahwa pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan-kelemahan, apabila pelaksanaan perundang-undangan dan keputusan-keputusan hakim malah mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup.<sup>108</sup>

Selanjutnya, Selo Sumardjan mengemukakan bahwa penegakan hukum berkaitan erat dengan usaha menanamkan hukum di dalam masyarakat agar mengetahui, menghargai, mengakui dan mentaati hukum, reaksi masyarakat yang didasarkan pada sistem nilai-nilai yang berlaku dan jangka waktu menanamkan hukum<sup>109</sup>

Pembahasan mengenai penegakan hukum, tidak dapat dilepaskan dari pemikiran-pemikiran tentang efektifitas hukum. Menurut Soerjono Soekanto seperti dikutip Sidik Sunaryo :

Masalah efektifitas hukum berhubungan erat dengan usaha yang dilakukan agar hukum itu benar-benar hidup didalam masyarakat, dalam artian berlaku secara filosofis, yuridis dan sosiologis. Secara filosofis, berarti hukum berlaku sebagaimana yang dicita-citakan oleh hukum.

---

<sup>107</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1983, hal. 5

<sup>108</sup>Ibid., hal 7-8

<sup>109</sup>Sidik Sunaryo, *Sistem Peradilan Pidana*, Penerbit Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2004, hal. 56

Secara yuridis, berarti sesuai dengan apa yang telah dirumuskan, dan sosiologis, hukum dipatuhi oleh warga masyarakat.<sup>110</sup>

Sementara itu, mengenai tolok ukur dari efektivitas hukum, dikemukakan oleh Soerjono Soekanto bahwa masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Faktor-faktor tersebut disamping merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolok ukur daripada efektivitas penegakan hukum. Selanjutnya ia menjelaskan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, sebagai berikut:

1. Faktor hukumnya sendiri, yang didalam tulisan ini akan dibatasi pada undang-undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum,
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.<sup>111</sup>

Efektivitas penegakan hukum pidana amat berkaitan erat dengan efektivitas hukum pidana itu sendiri. Sementara hukum pidana yang efektif sangat dipengaruhi oleh kualitas perundang-undangan pidana yang dihasilkan dari sebuah kebijakan hukum pidana yang baik dan sistem peradilan pidana yang dijalankan secara efektif dan efisien.

Mengacu pada kesimpulan di atas bahwa efektivitas penegakan hukum ditentukan oleh efektivitas dua pilar hukum pidana yaitu kebijakan hukum

---

<sup>110</sup> Sidik Sunaryo, *ibid*, hal. 57

<sup>111</sup> Soerjono Soekanto, *Op. Cit.* hal. 8

pidana dan sistem peradilan pidana, maka apabila membicarakan penegakan hukum kita harus membahas mengenai sistem peradilan pidana.

Selanjutnya pembahasan sistem peradilan pidana, Mardjono Reksodiputro menjelaskan bahwa Sistem peradilan pidana adalah sistem dalam suatu masyarakat untuk mengendalikan kejahatan agar berada dalam batas-batas toleransi masyarakat dengan tujuan utama mencegah masyarakat menjadi korban kejahatan, menyelesaikan kejahatan yang terjadi, sehingga masyarakat puas bahwa keadilan telah ditegakkan dan yang bersalah dipidana, dan mengusahakan agar mereka yang pernah melakukan kejahatan tidak mengulangi lagi perbuatannya.<sup>112</sup>

Ciri-ciri dari sistem peradilan pidana sbb:

1. Titik berat pada koordinasi dan sinkronisasi komponen peradilan pidana (kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga pemasyarakatan).
2. Pengawasan dan pengendalian penggunaan kekuasaan oleh komponen peradilan pidana.
3. Efektivitas sistem penanggulangan kejahatan lebih utama dari efisiensi penyelesaian perkara.
4. Penggunaan hukum sebagai instrumen untuk memantapkan *the administrati-on of justice*.<sup>113</sup>

Konsepsi yang dianut dalam SPP Indonesia yakni “Sistem Peradilan Pidana Terpadu (*Integrated criminal justice system*)”. Sistem Peradilan Pidana Terpadu dibangun dari sub sistem-sub sistem yang mengacu pada kodifikasi

<sup>112</sup>Mardjono Reksodiputro, Buku Ketiga, *Op. Cit.*, hal. 84-85.

<sup>113</sup>Romli Atmasasmita, *Sistem Peradilan Pidana, Perspektif Eksistensialisme dan Abolitionisme*, Binacipta, Bandung, 1996. hal. 10

hukum pidana formil yakni Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) yang diberlakukan melalui Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981.

Tugas dari sub sistem atau komponen-komponen yang bekerjasama dalam SPP yakni Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan dan Pemasarakatan, menurut Mardjono Reksodiputro mencakup hal-hal yang cukup luas yakni mencegah masyarakat menjadi korban kejahatan, menyelesaikan kejahatan yang terjadi, sehingga masyarakat puas bahwa keadilan telah ditegakkan dan yang bersalah dipidana, dan berusaha agar mereka yang pernah melakukan kejahatan tidak mengulangi lagi perbuatannya.<sup>114</sup>

Oleh karena luasnya cakupan tugas dari SPP sebagaimana dikemukakan di atas, maka sangat diperlukan suatu keterpaduan kerja dari masing-masing sub sistem yang menjadi bagian dari SPP.

Terkait dengan cakupan tugas dari SPP Indonesia dan pentingnya penghayatan terhadap urgensi kebersamaan dari masing-masing unsur dari SPP Indonesia, Mardjono Reksodiputro menggambarkan bahwa Upaya melindungi masyarakat dari kejahatan sebagai salah satu tugas dari SPP Indonesia misalnya, bukan hanya merupakan tugas dari Kepolisian. Kejaksaan dan Pengadilan turut bertanggungjawab melalui penjatuhan putusan yang dirasakan adil oleh masyarakat. Pemasarakatan juga turut bertanggungjawab dengan melakukan program pembinaan sedemikian rupa sehingga narapidana berhasil diintegrasikan kembali ke tengah masyarakat.<sup>115</sup>Dari pendapat ahli hukum di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa kemampuan masing-

---

<sup>114</sup>Mardjono Reksodiputro, Buku Ketiga, *Op. Cit.* hal. 140.

<sup>115</sup>Mardjono Reksodiputro, Buku Ketiga, *Op. Cit.*, hal. 142

masing sub sistem menghayati satu tujuan bersama dan bekerjasama dalam SPP Indonesia, akan menentukan efektivitas dari penegakan hukum di tengah masyarakat.

### **E.KEBIJAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP PERBUATAN PIDANA DI BIDANG PERTAMBANGAN**

upaya penyusunan peraturan perundang-undangan pidana yang baik yang sesuai dengan perkembangan kehidupan masyarakat baik ditinjau dari aspek kebijakan maupun dari aspek sosial politik, memiliki peran yang penting dan strategis upaya perlindungan masyarakat dari berbagai macam tindak pidana yang terus tumbuh dan berkembang sesuai perkembangan dinamika kehidupan masyarakat. Perkembangan atau dinamika tindak pidana dapat dilihat dari munculnya berbagai modus baru dari bentuk-bentuk kejahatan yang lama dan bentuk-bentuk kejahatan baru ditengah masyarakat. Tindak pidana yang semula dipersepsikan sebagai kejahatan sederhana dan konvensional, kini dilakukan dengan modus baru yang lebih kompleks dan terorganisir. Disamping itu, muncul pula berbagai bentuk kejahatan baru, yang belum pernah ada sebelumnya.

Untuk mengantisipasi munculnya berbagai bentuk dan modus tindak pidana yang baru tersebut, maka lahirlah berbagai perangkat perundang-undangan pidana di luar Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Undang-undang dimaksud mengatur antara lain tindak pidana di bidang

pengelolaan lingkungan hidup, pasar modal, bea dan cukai, pemberantasan tindak pidana korupsi, perbankan, pencucian uang, narkotika, psikotropika dan pertambangan mineral dan batubara.

Dalam perspektif perundang-undangan Indonesia, pertambangan mineral dan batubara diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pertambangan Mineral dan Batubara (selanjutnya disebut sebagai Undang-Undang Mineral dan Batubara).

Undang-Undang Mineral dan Batubara yang disahkan di Jakarta tanggal 12 Januari 2009, ditempatkan pada Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 4 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4959 ini, merupakan pembaharuan dari Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1967 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan.

Adapun yang menjadi dasar pertimbangan lahirnya Undang-Undang Mineral dan Batubara antara lain adalah bahwa mineral dan batubara yang terkandung dalam wilayah hukum pertambangan Indonesia merupakan kekayaan alam tak terbarukan sebagai karunia Tuhan Yang Maha Esa yang mempunyai peranan penting dalam memenuhi hajat hidup orang banyak, karena itu pengelolaannya harus dikuasai oleh Negara untuk memberi nilai tambah secara nyata bagi perekonomian nasional dalam usaha mencapai kemakmuran dan kesejahteraan rakyat secara berkeadilan.

Dipertimbangkan pula bahwa kegiatan usaha pertambangan mineral dan batubara yang merupakan kegiatan usaha pertambangan di luar panas bumi, minyak dan gas bumi serta air tanah mempunyai peranan penting dalam



memberikan nilai tambah secara nyata kepada pertumbuhan ekonomi nasional dan pembangunan daerah secara berkelanjutan.

Disamping itu, dengan mempertimbangkan perkembangan nasional maupun internasional, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1967 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan sudah tidak sesuai lagi sehingga dibutuhkan perubahan peraturan perundang-undangan di bidang pertambangan mineral dan batubara yang dapat mengelola dan mengusahakan potensi mineral dan batubara secara mandiri, andal, transparan, berdaya saing, efisien, dan berwawasan lingkungan, guna menjamin pembangunan nasional secara berkelanjutan.

Adapun pokok-pokok pikiran yang terkandung di dalam Undang-Undang Mineral dan Batubara, termaktub di dalam Penjelasan Undang-Undang Mineral dan Batubara yang menggariskan bahwa:

1. Mineral dan batubara sebagai sumber daya yang tak terbarukan dikuasai oleh negara dan pengembangan serta pendaayagunaannya dilaksanakan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah bersama dengan pelaku usaha;
2. Pemerintah selanjutnya memberikan kesempatan kepada badan usaha yang berbadan hukum Indonesia, koperasi, perseorangan, maupun masyarakat setempat untuk melakukan pengusahaan mineral dan batubara berdasarkan izin, yang sejalan dengan otonomi daerah, diberikan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya masing-masing;

3. Dalam rangka penyelenggaraan desentralisasi dan otonomi daerah, pengelolaan pertambangan mineral dan batubara dilaksanakan berdasarkan prinsip eksternalitas, akuntabilitas, dan efisiensi yang melibatkan Pemerintah dan pemerintah daerah.
4. Usaha pertambangan harus memberi manfaat ekonomi dan sosial yang sebesar-besar bagi kesejahteraan rakyat Indonesia.
5. Usaha pertambangan harus dapat mempercepat pengembangan wilayah dan mendorong kegiatan ekonomi masyarakat/pengusaha kecil dan menengah serta mendorong tumbuhnya industri penunjang pertambangan.
6. Dalam rangka terciptanya pembangunan berkelanjutan, kegiatan usaha pertambangan harus dilaksanakan dengan memperhatikan prinsip lingkungan hidup, transparansi, dan partisipasi masyarakat.

Selanjutnya, untuk mendapatkan pemahaman mengenai Penambangan Emas Tanpa Izin , perlu kiranya dikemukakan sejumlah pengertian sebagaimana termaktub di dalam Pasal 1 Undang-Undang Mineral dan Batubara sebagai berikut :

1. Pasal 1 ayat (1) :  
“**Pertambangan**” adalah sebagian atau seluruh tahapan kegiatan dalam rangka penelitian, pengelolaan dan pengusahaan mineral atau batubara yang meliputi penyelidikan umum, eksplorasi, studi kelayakan, konstruksi, penambangan, pengolahan dan pemurnian, pengangkutan dan penjualan, serta kegiatan pascatambang.
2. Pasal 1 ayat (4):

**“Pertambangan Mineral”** adalah pertambangan kumpulan mineral yang berupa bijih atau batuan, di luar panas bumi, minyak dan gas bumi, serta air tanah.

3. Pasal 1 ayat (10):

**“Izin Pertambangan Rakyat,”** yang selanjutnya disebut IPR, adalah izin untuk melaksanakan usaha pertambangan dalam wilayah pertambangan rakyat dengan luas wilayah dan investasi terbatas;

4. Pasal 1 ayat (32):

**“Wilayah Pertambangan Rakyat,”** yang selanjutnya disebut **“WPR,”** adalah bagian dari WP tempat dilakukan kegiatan usaha pertambangan rakyat.

Selanjutnya, apabila ditinjau dari muatan ketentuan yang diatur di dalam

Undang-Undang Mineral dan Batubara, dapat dikemukakan bahwa secara anatomi Undang-undang yang terdiri dari 26 Bab dan 17 Pasal ini, masing-masing satu Pasal pada Bab yang mengatur mengenai ketentuan umum, dua Pasal pada Bab yang mengatur mengenai asas dan tujuan, dua Pasal pada Bab yang mengatur mengenai penguasaan mineral dan batubara, tiga Pasal pada Bab yang mengatur mengenai penguasaan mineral dan batubara, kewenangan pengelolaan pertambangan mineral dan batubara, 25 Pasal pada Bab yang mengatur mengenai wilayah pertambangan, dua Pasal pada Bab yang mengatur mengenai usaha pertambangan, dua puluh delapan Pasal pada Bab yang mengatur mengenai izin usaha pertambangan, tiga Pasal pada Bab yang mengatur mengenai persyaratan perizinan usaha pertambangan, delapan pasal pada Bab yang mengatur mengenai izin pertambangan rakyat, tujuh pasal pada Bab yang mengatur mengenai izin usaha pertambangan khusus, dua Pasal pada Bab yang mengatur mengenai persyaratan perizinan usaha pertambangan khusus, empat Pasal pada Bab yang mengatur mengenai usaha jasa pertambangan, empat Pasal pada Bab yang mengatur mengenai pendapatan negara dan daerah, lima Pasal

pada Bab yang mengatur mengenai penggunaan tanah untuk usaha pertambangan, tujuh Pasal pada Bab yang mengatur mengenai pembinaan, pengawasan dan perlindungan masyarakat, tiga Pasal pada Bab yang mengatur mengenai penelitian, pengembangan, pendidikan dan pelatihan, tiga Pasal pada Bab yang mengatur mengenai penyidikan, tujuh Pasal pada Bab yang mengatur mengenai sanksi administratif, delapan Pasal pada Bab yang mengatur mengenai ketentuan pidana dan masing-masing tiga Pasal pada Bab yang mengatur mengenai aturan lain-lain, aturan peralihan dan aturan penutup.

Upaya pencegahan pencemaran lingkungan secara administratif adalah pencegahan pencemaran lingkungan yang dilakukan oleh pemerintah dengan cara mengeluarkan kebijakan atau peraturan yang berhubungan dengan lingkungan hidup. Contohnya adalah dengan keluarnya undang-undang tentang pokok-pokok pengelolaan lingkungan hidup yang dikeluarkan oleh presiden Republik Indonesia pada tanggal 11 Maret 1982. Dengan adanya AMDAL sebelum adanya proyek pembangunan pabrik dan proyek yang lainnya

Dalam UU No 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, salah satu instrumen hukum yang berperan bila kita bicara tentang penegakkan hukum lingkungan adalah hukum administrasi. Instrumen hukum administratif berbeda dengan instrumen lainnya, oleh karena penyelesaiannya adalah di luar lembaga peradilan. Dengan demikian, efektivitasnya sangat tinggi dalam pencegahan perusakan lingkungan. Sanksi administratif tercantum dalam pasal:

Pasal 76

- (1) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota menerapkan sanksi administratif kepada penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan jika dalam pengawasan ditemukan pelanggaran terhadap izin lingkungan.
- (2) Sanksi administratif terdiri atas:
  - a. teguran tertulis;
  - b. paksaan pemerintah;
  - c. pembekuan izin lingkungan; atau
  - d. pencabutan izin lingkungan.

Berdasarkan ketentuan diatas pelanggar dapat diperingati agar berbuat sesuai izin dan apabila tidak, akan dikenakan sanksi yang paling keras pencabutan izin usaha. Pihak yang berkepentingan dapat mengajukan permohonan kepada pejabat yang berwenang untuk mencabut izin usaha dan/atau kegiatan karena merugikan kepentingannya (lihat pasal 77, 78, 79 UUPPLH). Upaya adminisrtatif adalah upaya tercepat karena tidak memerlukan proses peradilan. Dalam kasus pengerusakan lingkungan upaya ini terasa lebih relevan mengingat pencemaran lingkungan hidup memerlukan upaya yang cepat agar kerugian yang ditimbulkan tidak terus bertambah.

Berdasarkan gambaran mengenai Undang-Undang Mineral dan Batubara di atas, kiranya dapat ditarik pengertian bahwa Mineral dan Batubara lahir dengan tujuan untuk dapat memberikan landasan hukum bagi langkah-langkah pembaruan dan penataan kembali kegiatan pengelolaan dan perusahaan pertambangan mineral dan batubara, dalam menghadapi tantangan utama berupa pengaruh globalisasi yang mendorong demokratisasi, otonomi daerah, hak asasi manusia, lingkungan hidup, perkembangan teknologi dan informasi,

hak atas kekayaan intelektual serta tuntutan peningkatan peran swasta dan masyarakat.

Disamping itu, terkandung pula maksud bahwa sebagai sebuah kebijakan legislatif, Undang-Undang Mineral dan Batubara juga dimaksudkan untuk menjadi landasan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran administratif dan perbuatan pidana di bidang pertambangan mineral dan batubara.



## **BAB IV**

### **SINERGITAS PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN ANGKUTAN BATU BARA DI PROVINSI JAMBI**

#### **A. Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi**

Provinsi Jambi adalah sebuah Provinsi yang terletak di pesisir timur di bagian tengah pulau Sumatera dengan luas Provinsi 4,8 juta dengan terbagi 11 Kabupaten Kota. yang dilengkapi dengan izin konsesi perkebunan, HTI dan Pertambangan. Salah satunya Pertambangan Batubara yang memiliki kekayaan diprediksi 100 tahun tidak akan habis dan dapat bertambah lagi dengan ditemukannya lokasi tambang batubara yang baru.

Eksplorasi terhadap tambang batubara di Batu Bara terus digalakkan guna memenuhi kebutuhan dalam negeri serta menghasilkan devisa bagi Negara oleh 40 perusahaan Batubara di tersebar Provinsi Jambi. Dengan dilakukannya eksploitasi besar-besaran terhadap tambang batubara, maka timbul permasalahan yang merupakan dampak negatif dari perusahaan pertambangan tersebut. Antara lain membawa dampak negative terutama dalam pengangkutan muatan batu bara di Provinsi Jambi dikarenakan pengangkutan batubara menggunakan transportasi darat di jalan-jalan raya menuju pelabuhan terminal batubara yang diangkut kembali menggunakan kapal-kapal tongkang raksasa di Sungai Batanghari. Dalam satu hari berdasarkan Laporan Direktorat Lalu Lintas Polda Jambi dicatat perhari ±

5.00 truk pengangkutan batu bara dengan Jalur mulai mulut tambang bertemu di simpul simp. tembesi kemudian ke sp BBC diarahkan lewat sp. tempino menuju Sp. Kota baru. selanjutnya menuju simpang Palembang, simpang Liverpool, sp ahok sp talang bakung sp pasir putih kemudian sp gado-gado kemudian sp, selincih selanjutnya ke simpang sijenjang dan menuju ke pelabuhan bongkarmuat<sup>116</sup>. Permasalahan timbul dalam pengangkutan muatan baru bara adalah kelebihan muatan yang ditentukan batas maksimal 8 ton namun kenyataan dilapangan truk-truk tersebut dapat melakukan pengangkutan mencapai 11 ton hal ini menimbulkan dampak negative antara lain kerusakan jalan akibat over load, bisa terjadi patah as yg mengakibatkan kemacetan, dimensi kendaraan dengan kelas jalan saat ini (Kelas IIIA) tidak seimbang berpotensi laka lantas bagi pengguna jalan lain, akibat jalan rusak dan volume kendaraan yang banyak berimbas pada terganggunya jarak pandang (akibat debu) dan gangguan pernafasan bagi pengguna jalan R2 dan pejalan kaki. Selanjutnya kerusakan jalan juga berpotensi terjadi laka lantas serta memutus akses / jalur transportasi yang dapat mengganggu stabilitas ekonomi masyarakat terlebih potensi nyata nya kecelakaan lalu lintas.<sup>117</sup>

Dampak lain yang dirasakan dan tampak sebagai berikut :

1. Kondisi jalan yang rusak akibat kelebihan muatan dan tidak sesuai dengan klasifikasi jalan yang ada di Jambi.

---

<sup>116</sup> Laporan Dirlantas Polda Jambi Tahun 2021

<sup>117</sup> Ibid



2. Kerugian finansial pemerintah daerah yang harus mengeluarkan dana yang besar untuk tambal sulam memperbaiki kondisi jalan yang rusak.
3. Banyak terjadi kecelakaan lalu lintas pada saat pengendara yang menghindari jalan yang berlubang.
4. Adanya pondasi rumah warga yang turun beberapa meter karena angkutan truk batubara melebihi kapasitas.

akibat yang diuraikan diatas jumlah pelanggaran, kecelakaan akibat penggunaan angkutan batubara di Jalan Umum telah tercatat sampai bulan Mei 2022 sebanyak 1910 pelanggaran dan kecelakaan 43 kasus dimana yang korban meninggal dunia 15 orang, luka ringan 24 orang dan luka berat 4 orang <sup>118</sup>

Kecelakaan dan Kerusakan di Jalan Umum oleh angkutan batubara disebabkan oleh :

1. Kelebihan Muatan
2. Tidak lengkapnya surat menyurat
3. Iring iringan kendaraan (kompoi)
4. Melanggar jam operasional
5. Antrian Panjang di SPBU <sup>119</sup>

Berdasarkan Pasal 3 Undang – Undang No. 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, dalam rangka mendukung

---

<sup>118</sup> ,ibid

<sup>119</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

pembangunan nasional yang berkesinambungan, tujuan pengelolaan mineral dan batubara adalah:

1. menjamin efektivitas pelaksanaan dan pengendalian kegiatan usaha pertambangan secara berdaya guna, berhasil guna, dan berdaya saing;
2. menjamin manfaat pertambangan mineral dan batubara secara berkelanjutan dan berwawasan lingkungan hidup;
3. menjamin tersedianya mineral dan batubara sebagai bahan baku dan/atau sebagai sumber energi untuk kebutuhan dalam negeri;
4. mendukung dan menumbuhkembangkan kemampuan nasional agar lebih mampu bersaing di tingkat nasional, regional, dan internasional;
5. meningkatkan pendapatan masyarakat lokal, daerah, dan negara, serta menciptakan lapangan kerja untuk sebesar-besarnya kesejahteraan rakyat; dan
6. menjamin kepastian hukum dalam penyelenggaraan kegiatan usaha pertambangan mineral dan batubara.

Dari tujuan pengelolaan mineral dan batubara yang telah disebutkan, jika dilihat dalam implementasinya, seringkali aktifitas pertambangan batubara memberikan dampak negatif bagi masyarakat, baik masyarakat yang tinggal sekitar lokasi tambang, maupun masyarakat lainnya yang bermukim di sepanjang jalan yang dilalui oleh truk angkutan batubara, sebagai akibat ketidaksiapan

Pelaksanaan angkutan batu bara menggunakan jalan umum bermula dari Peraturan Daerah Provinsi Jambi Nomor 13 Tahun 2012 menyatakan bahwa :

- a. Penyelenggaraan pengangkutan batubara harus menggunakan jalan khusus atau jalur sungai.
- b. Sementara jalan khusus sebagaimana dimaksud ayat (1) belum tersedia, Kepala Daerah melakukan pembatasan penggunaan jalan umum tertentu/kendaraan tertentu untuk angkutan batubara sampai dengan 31 Desember 2013 dengan ketentuan sepanjang tidak melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku

Pelaksanaan angkutan batubara oleh truk-truk menggunakan jalan umum terus berlanjut sampai saat ini dengan terbitnya berbagai dari stake holder terkait, peraturan Gubernur Provinsi Jambi, Bupati dan Walikota SeProvinsi Jambi. Dalam penertiban penggunaan jalan umum khususnya jalan nasional maka truk-truk angkutan jalan wajib mematuhi peraturan lalu lintas yang dalam hal ini wilayah hukum adalah Kepolisian Daerah (Polda) Jambi.

Adapun peraturan dimaksud antara lain Keputusan Menteri ESDM No : 1827 K/30/MEM/2018 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kaidah Teknik Pertambangan Yang Baik , Se Gubernur Jambi No. 1448/Se/Dishub-3.1/Xii/2021 Tanggal 7 Desember 2021 Tentang Penggunaan Jalan Publik Untuk Angkutan Batubara, Tbs, Cangkang, Cpo Dan Pinang Antar Kab/Kota

Dalam Prv. Jambi, Intruksi Gubernur Jambi Nomor 8 Tahun 2022 Tentang Lalu Lintas Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi, Surat Dishub Provinsi Jambi No. S-932/Dishub3.1./V/2022 Ttg Pemasangan No Lambung /Registrasi Ran Angkutan Batubara. Khusus bagi di Kota Jambi, Walikota Jambi telah menerbitkan Peraturan Daerah Kota Jambi Nomor 4 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Jambi sehubungan dengan Batubara berdasarkan PERDA diatas Pasal 22 menyatakan bahwa Bagi sopir dan angkutan Batu Bara yang masuk ke dalam Kota Jambi maka dikenakan hukuman Penjara 6 Bulan atau denda maksimal 50 Juta”. Dalam penegakan hukumnya melalui Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Jambi dan Kepolisian Daerah Jambi. Upaya Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi sebagai berikut<sup>120</sup>:

1. Batas maksimum muatan dibatasi 11,5ton
2. Rute angkutan batubara melalui jalur muara bulian –tempino
3. Pengaturan waktu operasional angkutan batubara
4. Diperlukan perbaikan dan pelebaran jalan serta pemasangan rambu dan marka pada rute angkutan batubara
5. Penggunaan nopol khusus angkutan batubara
6. Penyediaan supply bbm non subsidi di spbu khusus angkutan batubara
7. Pengaturan upah layak untuk sopir angkutan batubara

---

<sup>120</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

8. Perlu diterbitkan pergub terkait penggunaan jalan umum angkutan batubara
9. Penertiban konvoi muatan truk disesuaikan dgn ketentuan dishub Provinsi Jambi;
10. Pengaturan kembali jam operasional utk menghindari keramaian, khususnya jalur mendalo;
11. Pemberantasan pungutan liar di jalan atau lokasi tambang;
12. Penyiapan kantong parkir untuk menunggu jam angkut yang diizinkan;
13. Penegakkan hukum secara ketat terhadap ketentuan angkutan batubara;
14. Penyesuaian edaran tentang ketentuan pengangkutan batubara;
15. Perbaikan jembatan timbang di kabupaten batanghari, muara tembesi
16. Jenis ran yang diizinkan adalah ran dgn 2 sumbu seperti truck ps, colt diesel dgn total muatan barang 8 ton berat kendaraan 4 ton jumlah 12 ton
17. Memberikan Masukan ke Walikota Jambi untuk tidak bolehnya BBM Subsidi (Khususnya Solar) di dalam Kota Jambi untuk di pakai Ran Angkutan Batubara
18. Pendirian Pos Laju dan Pantau Monitoring Angkutan Batubara

19. Himbauan dan Sosialisasi di Mulut mulut tambang, pengemudi dan pemilik Stockfile Batubara
20. Pemasangan spanduk-spanduk tentang ketentuan pengangkutan batubara

## **B. Kendala yang dialami oleh Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi**

Kendala-kendala yang dihadapi oleh Polda Jambi dalam melakukan penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara bersumber dari internal maupun dari eksternal Polda Jambi, dengan rincian sebagai berikut :

### **a. Kendala dari internal Polda Jambi**

- 1) Jumlah Personil sebagai penyidik yang kurang memadai dengan beban kerja

Penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara ditindak lanjuti oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Jambi bersama jajaran satuan lalu lintas Polres se Polda Jambi bukan hanya angkutan truk muatan batubara saja tetapi juga tindak pidana lainnya yang termasuk kedalam tugas dan tanggung jawab satuan lalu lintas. Dari jumlah personil yang kurang memadai tersebut membuat personil polisi sebagai penyidik mengalami permasalahan terhadap beban kerja.

- 2) Anggaran yang dimiliki oleh Polda Jambi yang terbatas

Anggaran yang dimiliki oleh Polda Jambi dalam proses penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara yang terbatas, hanya 20 % dikarenakan pembagian dengan unit-unit lain yang ada di Polda Jambi<sup>121</sup> hal ini dapat dilihat bahwa kegiatan razia terhadap angkutan truk muatan batubara yang tertangkap tangan sangat sedikit sekali itu dibarengi dengan tindak pidana lainnya seperti yang menjadi fokus penelitian ini yaitu angkutan truk muatan batubaradi Provinsi Jambi. Selanjutnya juga diperoleh bahwa segi professional dengan anggaran yang minim hal ini bisa menjadi sebagai faktor ketidakseriusan personil dalam melakukan razia dan untuk memberikan rasa aman kepada masyarakat, dengan memaksimalkan tugas polisi unit Tipiter dapat melakukan razia lebih rutin melalui pembiayaan dana bersama dengan pemerintah daerah melalui Stakeholder terkait dengan Polda Jambi.

- 3) Profesionalitas atau keahlian dan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh petugas lalu lintas yang kurang memadai

Bila dilihat dari personil petugas lalu lintas Polda Jambi sebagai unit yang diberi tanggung jawab dalam penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara terdiri dari personel yang berpendidikannya tinggi tidak ada. ini ada hubungannya dengan bagus dan tidaknya pekerjaan mereka di lapangan dalam menangani masalah di masyarakat khususnya angkutan truk muatan batubara. Selanjutnya sarana dan prasarana Polda Jambi memiliki spesifikasi khusus sehingga dapat mencapai lokasi-lokasi

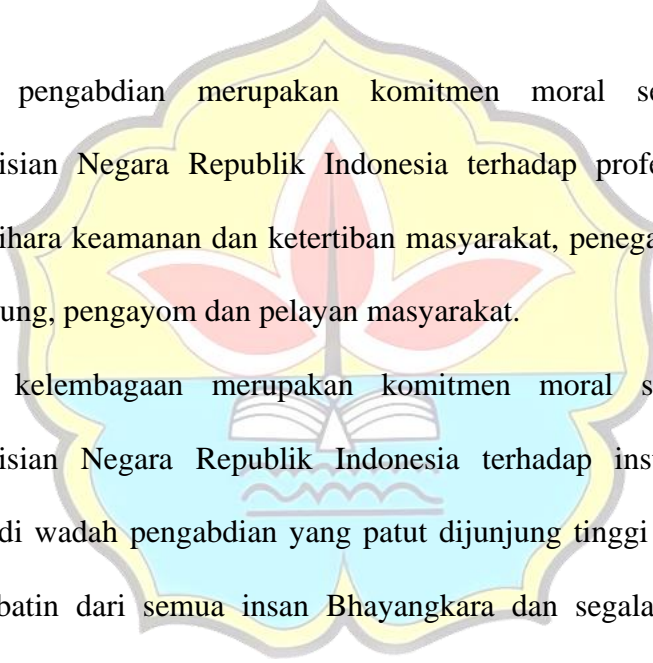
---

<sup>121</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

angkutan truk muatan batubara dalam mendapatkan bukti-bukti pada saat melakukan penyidikan seperti jalan-jalan tikus, hutan, bukit-bukit yang dilewati oleh pembawa hasil angkutan truk muatan batubara

4) Masih lemahnya integritas personil polisi dalam penegakan hukum

Penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara khususnya bagi angkutan truk muatan batubara ditemui masih adanya oknum personil polisi yang belum bisa melaksanakan sebagaimana kode etik profesi polisi yaitu :

- 
- a) Etika pengabdian merupakan komitmen moral setiap personil Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap profesinya sebagai pemelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, penegak hukum serta pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
  - b) Etika kelembagaan merupakan komitmen moral setiap personil Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap institusinya yang menjadi wadah pengabdian yang patut dijunjung tinggi sebagai ikatan lahir batin dari semua insan Bhayangkara dan segala martabat dan kehormatannya.
  - c) Etika kenegaraan merupakan komitmen moral setiap personil Kepolisian Negara Republik Indonesia dan institusinya untuk senantiasa bersikap netral, mandiri dan tidak terpengaruh oleh kepentingan politik, golongan dalam rangka menjaga tegaknya hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia.



Disimpulkan oleh penulis bahwa kenyataan masih lemahnya integritas (konsistensi dan keteguhan yang tak tergoyahkan dalam menjunjung tinggi profesi polisi) pada saat ditemukan adanya pelaku pembawa angkutan truk muatan batubara, ataupun pemilik penambang dengan sigap memberikan sejumlah uang yang telah disepakati kedua belah pihak sehingga proses tidak masuk dalam tahap selanjutnya dan adanya oknum polisi yang memberikan informasi-informasi akan diadakan razia sehingga pada saat razia, lokasi penambangan sedang tidak ada sama sekali kegiatan. Hal-hal ini lah yang menyebabkan penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara kurang efektif dilaksanakan dalam kehidupan sehari-hari<sup>122</sup>.

b. Kendala dari eksternal Polda Jambi

1) Belum optimalnya kerjasama dari pihak masyarakat pada saat penangkapan pelaku pembawa hasil angkutan truk muatan batubara

Sering kali upaya represif yang dijalankan oleh polisi dirasakan memaksakan rakyat dan menekan kebebasan rakyat. Untuk itulah partisipasi masyarakat diperlukan agar hukum atau peraturan yang ada di Indonesia dapat berjalan efektif dan demi tegaknya hukum di Indonesia. Sehingga kasus-kasus yang terjadi tidak dapat berkembang menjadi suatu kebiasaan dalam masyarakat. Namun demikian, kenyataannya yang sering terjadi dalam masyarakat kita adalah tidak ada partisipasi dari masyarakat

---

<sup>122</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

terutama dalam hal penangkapan. Untuk itulah kerjasama antara aparat penegak hukum dengan masyarakat harus diutamakan terutama demi tegaknya hukum di Indonesia. Kenyataan yang terjadi pada saat razia angkutan truk muatan batubara masyarakat setempat memberikan perlindungan dengan melibatkan masa apabila terjadi razia bagi kendaraan yang berasal dari mulut tambang dimana lokasi mereka<sup>123</sup>

- 1) Belum optimalnya koordinasi antara penegak hukum, aparat pemerintah, tokoh masyarakat di dalam menanggulangi angkutan truk muatan batubara.

Kesadaran hukum baik aparatur penegak hukum maupun masyarakat, maka akan tercipta pula kesadaran akan lingkungan mengingat Batubara merupakan sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui dan harus dikelola dengan baik demi mencapai tujuan yang diharapkan yaitu pembangunan berkelanjutan. Efektivitas penegakan hukum yang dilakukan oleh pihak kepolisian hendaknya mendapat dukungan yang bersifat kooperatif dari semua pihak, baik pihak pemerintah maupun tokoh masyarakat, tokoh agama setempat.

Kenyataan di Kabupaten dilapangan antara aparatur penegak hukum, aparatur pemerintahan dan tokoh masyarakat, tokoh agama belum tercipta suatu koordinasi yang kooperatif dalam pemberantasan angkutan truk muatan batubara ini. Ini juga menjadi salah satu kendala pihak Polda Jambi dalam melakukan penegakan hukum terlebih terhadap pelaku

---

<sup>123</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

pelaku pembawa hasil angkutan truk muatan batubara. Kegagalan razia yang dilakukan oleh Polda Jambi dalam penertiban pelanggaran terhadap pelaku akibat dari oknum – oknum polisi yang membocorkan razia yang sampai saat ini belum terbongkar oknum dimaksud, dan masyarakat yang tidak memahami akibat yang ditimbulkan oleh angkutan truk muatan batubara bagi lingkungan<sup>124</sup>.

## 2) Geografi Provinsi Jambi

Geografi yang dimiliki Provinsi Jambi berupa bukit-bukit, hutan, yang menunjang angkutan truk muatan batubara melewati darat yang dapat diakses dengan cepat ke mulut tambang sehingga angkutan batu bara<sup>125</sup>.

Kendala-kendala yang dihadapi oleh Polda Jambi dalam penegakan hukum terhadap angkutan truk muatan batubara yang telah diuraikan oleh penulis maka diperlukan kerjasama Polda Jambi yang lebih baik dari sebelumnya dengan semua lapisan masyarakat melalui peningkatan upaya – upaya yang telah dilakukan baik preventif maupun represif terutama penanaman kesadaran hukum masyarakat tentang bahaya dan dampak pada lingkungan sekitar

---

<sup>124</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

<sup>125</sup> Kombespol Dhafi, Dirlantas Polda Jambi, Wawancara 25 Januari 2023

### **C. Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi mengatasi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi**

Sehubungan dengan jalur khusus untuk pengangkutan batubara yang masih dalam proses, maka pengangkutan batubara memanfaatkan jalan umum. Sangat diperlukan sekali konsep masa yang akan datang dalam sinergitas penegakan hukum Polda Jambi mengatasi kendala-kendala yang telah diuraikan diatas melalui upaya-upaya penekanan (tindak lanjut segera) kepada Stakeholder terkait antara lain :

1. Penekanan segera kepada gubernur Untuk Tindak Lanjut Se Dirjen Minerba No : 6.E/MB/05/DJB.B/2022 TTG PENATAAN & Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Batubara Di Provinsi Jambi
2. Optimalisasi Kinerja Tim Satgas Pengawasan Pelaksanaan Peraturan Perundang-Undangan Tentang Pengangkutan Minerba Di Provinsi Jambi
3. Rekomendasi kepada Dinas PUPR prov jambi dari hasil survey tindakan Andailin yaitu Survei Jalan Rusak dan Pengukuran Lebar Jalan untuk melakukan perbaikan jalan
4. Penambahan, Refungsional, Monitoring Kantung-Kantung Pakir Truk-truk angkutan Batubara di sepanjang pelintasan sampai ke Pelabuhan Stockfile Batubara bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jambi

5. Target Bulan Mei 2023 bahwa Truk Angkutan Batubara wajib menggunakan Plat Nopol Jambi dalam rangka penambahan pendapatan daerah Provinsi Jambi dan mudah dalam pelacakan serta penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas
6. Razia Secara Rutin bagi Kendaraan truk yang tidak memiliki surat kendaraan, SIM Pengemudi, izin angkut dan muatan Batubara dalam rangka mencegah penggunaan kendaraan dari hasil tindak pidana pencurian kendaraan bermotor
7. Penindakan secara tegas bagi pelanggaran truk angkutan batubara seperti tonase, kecepatan, dan melanggar jam operasional bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jambi
8. Sosialisasi dan himbauan bagi pengemudi truk angkutan dan pemilik stockfile tentang angkutan batubara di jalan umum
9. Rekontruksi alih arus truk angkutan muatan batubara dalam rangka mencegah kemacetan yang dapat mengganggu aktifitas masyarakat memanfaatkan jalan umum sebagai perlintasan batu bara bekerjasama dengan BPTD ( Balai Pengelola Transportasi Darat Wil 5 Prov Jambi ).  
Wil 5 Jambi
10. Melakukan Koordinasi Dengan Instansi Terkait Dan Pihak Spbu Dalam Rangka Mengatasi Kemacetan Akibat Antrian Pengisian Bbm Di SPBU
11. Melakukan Pelatihan Gatur Lintas Kepada Petugas SPBU
12. Melaksanakan Patroli Rutin Pada Jam-Jam Rawan Kemacetan Di SPBU



**BAB V**  
**PENUTUP**

## A. KESIMPULAN

1. Pelaksanaan Sinergitas Penegakan Hukum Polda Jambi dalam upaya pengangkutan Batubara di Provinsi Jambi telah dilaksanakan antara lain Batas maksimum muatan dibatasi 11,5ton , Rute angkutan batubara melalui jalur muara bulian –tempino , Pengaturan waktu operasional angkutan batubara, Diperlukan perbaikan dan pelebaran jalan serta pemasangan rambu dan marka pada rute angkutan batubara, Penggunaan nopol khusus angkutan batubara, Penyediaan supply bbm non subsidi di spbu khusus angkutan batubara.
2. Kendala Polda Jambi terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi Jambibersumber dari intern Polda Jambi antara lain indan internal Polda Jambi. Internal terdiri dari Jumlah Personil sebagai penyidik yang kurang memadai dengan beban kerja, Anggaran yang dimiliki oleh yang terbatas, Profesionalitas atau keahlian dan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh penyidik yang kurang memadai, Masih lemahnya integritas personil polisi dalam penegakan hukum. Eksternal terdiri dari Optimal kerjasama dari pihak masyarakat, Kurangnya koordinasi antara penegak hukum, aparat pemerintah, tokoh masyarakat di dalam menanggulangi penambangan emas tanpa izin, geografi Provinsi Jambi.
3. Konsep Masa Yang Akan Datang dalam Sinergitas Polda Jambi kendala Terhadap Pelanggaran Angkutan Batu Bara Di Provinsi

Jambi antara lain Penekanan segera tentang PENATAAN & Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Batubara Di Provinsi Jambi, Optimalisasi Kinerja Tim Satgas Pengawasan Pelaksanaan Peraturan Perundang-Undangan Tentang Pengangkutan Minerba Di Provinsi Jambi, Rekomendasi kepada Dinas PUPR prov jambi untuk melakukan perbaikan jalan, Penambahan, Refungsional, Monitoring Kantong-Kantong Pakir Truk-truk angkutan Batubara di sepanjang pelintasan

## **B. SARAN**

1. Perlu ditingkatkan kinerja Sinergitas Polda Jambi dengan stakeholder terkait terhadap Kendaraan Angkutan Batubara di Provinsi Jambi
2. Perlu ditingkatkan koordinasi semua pihak antara Polda Jambi, Pemerintah Pusat, Daerah dan masyarakat di dalam penegakan hukum pengangkutan batubara sampai memiliki jalur khusus pengangkutan tersebut
3. Perlu dipercepat jalur khusus bagi angkutan batubara dalam rangka mencegah dampak-dampak negative di jalan umum Provinsi Jambi



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Undip, Semarang, 1996
- C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, cetakan ke-1, Pradnya Paramita, Jakarta, 2004
- Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2006
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, 2003
- Leden Marpaung, *Asas-Teori-praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008
- Mardjono Reksodiputro, *Hak Asasi Manusia Dalam Sistem Peradilan Pidana, Kumpulan Karangan Buku Ketiga*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum (d/h Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia, Jakarta, 2007
- Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Yayasan Badan Peerbit Gajah Mada, Jogjakarta, 1955
- \_\_\_\_\_, *Hukum Pidana II.*, Bina Aksara, Jakarta:, 1995
- \_\_\_\_\_, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002
- Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, BP. Universitas Diponegoro, Semarang, 2002.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana.*, BP. Universitas Diponegoro, Semarang, 2002.
- \_\_\_\_\_, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Cet. Ketiga, Alumni, Bandung, 2005
- P.A.F. Lamintang dan Djisman Samosir, *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Bandung, 1979
- Pipin Syarifin, *Hukum Pidana di Indonesia*, Pustaka Setia, Bandung, 2000

R. Soesilo, *Pokok-pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Politeia, Bogor, 1974

Roeslan Saleh, *Stelsel Pidana Indonesia*, Aksara Baru, Jakarta, 1983,

Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, 1987

Soerjono Soekanto, , *Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*, Jakarta, Bina Aksara., 1987

Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni Bandung, 1981

\_\_\_\_\_, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1983

Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty Yogyakarta, Yogyakarta, 2007.

Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Grafiti Pers, Jakarta, 2006

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 24)

