
**KEBIJAKAN FORMULASI HUKUM PIDANA
DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**THE CRIMINAL LAW POLICY FORMULATION IN
LAW NUMBER 22 OF 2009 CONCERNING TRAFFIC AND
TRANSPORTATION**

Marisa Kurnianingsih

Faculty Of Law Muhammadiyah Surakarta University
Jl. A. Yani Tromol Pos 1, Pabelan Kartasura Jawa Tengah 57102, Indonesia
Telp./Fax: +62-271-717417/714448 Email: marisaku101@gmail.com

Submitted: Jun 15, 2016; Reviewed: Jun 19, 2016; Accepted: Jun 21, 2016

Abstrak

Tulisan ini terfokus pada kebijakan formulasi hukum pidana terkait undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas. Terhadap kebijakan formulasi, tentu diperlukan keterjalinan dalam setiap tahap pembuatan, penerapan dan pelaksanaan agar terwujud suatu sistem yang tidak terputus. Dan kebijakan formulasi atau tahap pembuatan suatu undang-undang merupakan kebijakan yang paling mendasar dalam kebijakan hukum pidana karena kebijakan formulasi merupakan penentu apakah suatu undang-undang akan dapat diterapkan di dalam masyarakat. Isu yang coba dibahas dalam penulisan ini adalah: (1) Bagaimana kebijakan formulasi hukum pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini? (2) Bagaimana kebijakan formulasi hukum pidana dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan datang? Pertama, Kebijakan formulasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini penulis bahas dengan tiga pembahasan pokok hukum pidana yaitu tindak pidana, pertanggungjawaban pidana, dan pidana. Kedua, untuk kebijakan formulasi hukum pidana dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang akan datang penulis menggunakan Konsep KUHP 2012 sebagai bahan pertimbangan sehingga ditemukan formulasi yang dapat memperbaiki formulasi saat ini yaitu sebagai berikut: (a) Pengkualifikasian delik harus tetap dipertahankan namun harus ada konsistensi dari pembentuk undang-undang dalam pencantuman pidana sehingga akibat yuridis akan jelas. (b) Dalam hal pengaturan pidananya diperlukan tujuan pidana dan pedoman.

Kata Kunci: *kebijakan formulasi, hukum pidana, dan Lalu Lintas*

Abstract

This paper focuses on the criminal law formulation policy related to criminal Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and transportation. The policy formulation certainly need to be tied in every stage of the making, the implementation and accomplishment in order to create a sustain system. The formulation policy or the

stage of making the law is a fundamental policy in criminal law policy because formulation policy is determinant of to whether a law could be applied in society. The issues discussed in this paper are: (1) How the formulation policy of criminal law in Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and transportation? (2) How the formulation policy of criminal law in the Law of Traffic and Transportation in the future? Firstly, the formulation policy of Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and Transportation will be discussed with three main discussion of criminal law which are criminal offense, criminal liability, and crime. Secondly, for the formulation policy of criminal law in the Law concerning traffic and transportation in the future the writer employs the concept of Penal Code 2012 as consideration to attain a formulation that could improve the current formulation. Such formulations are as followed: (a) qualifying offense should be retained but must be consistent with the legislators in the inclusion of criminal penalty so legal result will be clear. (b) In the arrangement of criminal penalty the criminal objective and guideline is needed.

Keywords: *policy formulation, criminal law, and Traffic*

PENDAHULUAN

Tingginya angka pelanggaran dan kejahatan lalu lintas terutama kecelakaan maka diperlukan pembaharuan undang-undang yang dapat menekan angka tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan. Pembaharuan hukum pidana adalah upaya nyata yang dapat dilakukan oleh pemerintah sebagai pembentuk undang-undang dan pelaksana dari penegakan hukum.

Menurut Barda Nawawi Arief, upaya melakukan pembaharuan hukum pidana (*penal reform*) pada hakekatnya termasuk bidang "*penal policy*" yang merupakan bagian dan terkait erat dengan "*law enforcement policy*", "*criminal policy*" dan "*social policy*".

Ini berarti, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya:¹ (a) Merupakan bagian dari kebijakan (upaya rasional) untuk memperbaharui substansi hukum (legal substance) dalam rangka lebih mengefektifkan penegakan hukum; (b) Merupakan bagian dari kebijakan (upaya rasional) untuk memberantas/ menanggulangi tindak pidana dalam rangka perlindungan masyarakat; (c) Merupakan bagian dari kebijakan (upaya rasional) untuk mengatasi masalah sosial dan masalah kemanusiaan dalam rangka mencapai/menunjang tujuan nasional (yaitu "*social defence*" dan "*social*

¹ Barda Nawawi Arief, 2005, *Pembaharuan Hukum Pidana dalam Perspektif Kajian Perbandingan*, Bandung: Citra Adhya Bakti, hal. 3.

welfare"); (d) Merupakan upaya peninjauan dan penilaian kembali ("*reorientasi* dan *reevaluasi*") pokok-pokok pemikiran, ide-ide dasar atau nilai-nilai sosio-filosofik, sosio-politik dan sosio-kultural yang melandasi kebijakan kriminal dan kebijakan (penegakan) hukum pidana selama ini. Bukankah pembaharuan (reformasi) hukum pidana apabila orientasi nilai dari hukum pidana yang dicita-citakan sama saja dengan orientasi nilai dari hukum pidana lama warisan penjajah (KUHP lama atau WVS).

Secara singkat Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya harus ditempuh dengan pendekatan yang berorientasi pada kebijakan (*policy oriented approach*) dan pendekatan yang berorientasi pada nilai (*value-oriented approach*).²

Selanjutnya Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa pembaharuan hukum pidana harus dilakukan dengan pendekatan kebijakan, karena memang pada hakikatnya pembaharuan hukum pidana hanya merupakan bagian dari suatu langkah kebijakan atau "policy" (yaitu bagian dari politik

hukum/penegakan hukum, politik hukum pidana, politik kriminal dan politik sosial). Di dalam setiap kebijakan (*policy*) terkandung pula pertimbangan nilai. Oleh karena itu, pembaharuan hukum pidana harus pula berorientasi pada pendekatan-nilai.³

Pembaharuan hukum pidana sendiri memiliki tiga masalah pokok yaitu : tindak pidana, kesalahan dan pertanggungjawaban pidana. Hal tersebut sesuai dengan apa yang diungkapkan Barda Nawawi Arief, bahwa permasalahan pembaharuan hukum pidana itu terkait dengan masalah perbuatan apa yang sepatutnya dipidana, syarat apa yang seharusnya dipenuhi untuk memperlakukan atau mempertanggungjawabkan seseorang yang melakukan perbuatan itu, dan sanksi apa yang sepatutnya dikenakan pada orang itu.⁴

Dengan adanya tiga permasalahan pokok dalam pembaharuan hukum pidana maka perlu dilakukan

³ Barda Nawawi Arief, 2010, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group, hal. 29

⁴ Barda Nawawi Arief, 1998, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya Bakti, hal. 11.

² Ibid. hal. 3-4

pembaharuan yang terintegral dalam setiap tahap kebijakannya. Karena pembaharuan hukum pidana tidak dapat dilakukan sepotong-potong dan harus dilakukan secara terus menerus untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Disinilah peran kebijakan hukum pidana dalam pembaharuan hukum pidana. Kebijakan hukum pidana akan mengambil peran penting dalam proses mencapai tujuan pidana.

Kebijakan hukum pidana (*penal policy*) atau *penal-law enforcement policy* operasionalisasinya melalui beberapa tahap yaitu tahap formulasi (kebijakan legislatif); tahap aplikasi (kebijakan yudikatif/yudicial) dan tahap eksekusi (kebijakan eksekutif/administratif). Tahap formulasi adalah tahap penetapan atau perumusan hukum pidana oleh pembuat undang-undang atau disebut juga tahap penegakan hukum *in abstracto* oleh badan pembuat undang-undang. Dalam tahap ini undang-undang dibuat oleh lembaga legislatif yang merupakan langkah awal untuk mulainya hukum pidana. Tahap aplikasi adalah tahap penerapan hukum pidana oleh aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan

sampai ke pengadilan, sedangkan tahap eksekusi adalah tahap pelaksanaan pidana oleh aparat pelaksana atau eksekusi pidana.

Dari ketiga tahap tersebut, tahap formulasi sebagaimana dikatakan oleh Barda Nawawi Arief merupakan tahap yang paling strategis dari upaya pencegahan dan penanggulangan tindak pidana melalui kebijakan hukum pidana. Kesalahan kelemahan kebijakan legislatif merupakan kesalahan strategis yang dapat menjadi penghambat upaya pencegahan dan penanggulangan tindak pidana pada tahap aplikasi dan eksekusi.⁵ Karena kebijakan hukum pidana erat dengan kebijakan penegakan hukum maka sesuai apa yang diungkapkan oleh Satjipto Rahardjo, bahwa penegakan hukum merupakan suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum.⁶

⁵ Lihat Barda Nawawi Arif, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 2001, hlm 75.

⁶ Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Bandung : Sinar Baru, 1983, hlm 24.

Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang penulis kemukakan di atas maka dapat dibuat suatu perumusan masalah sebagai berikut: (1) Bagaimana kebijakan formulasi hukum pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini? (2) Bagaimana kebijakan formulasi hukum pidana dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan datang?

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Formulasi Hukum Pidana Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Saat Ini

Penyusunan hukum pidana materiel/substantif (termasuk KUHP) pada hakikatnya merupakan penyusunan suatu “sistem yang bertujuan” (“*purposive system*”) dan merupakan bagian/subsistem dari tahap-tahap kebijakan fungsionalisasi/operasionalisasi hukum pidana.⁷

Dengan demikian diperlukan suatu kebijakan formulasi yang baik untuk memulai penegakan hukum yang baik dalam hal ini dalam masalah lalu lintas yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam kaitan ini penulis mencoba melakukan pembahasan mengenai Perumusan Tindak Pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (*Delik/Strafbaar Feit*).

E. Mezger mendefinisikan tindak pidana yaitu keseluruhan syarat untuk adanya pidana.⁸ J. Baumann memberikan tindak pidana, yaitu perbuatan yang memenuhi delik, bersifat melawan hukum dan dilakukan dengan kesalahan.⁹ Hal pertama yang dapat dilihat dari suatu perumusan tindak pidana dalam sebuah undang-undang adalah pengkualifikasian delik. Pengkualifikasian delik yuridis akan berpengaruh pada akibat yuridis suatu tindak pidana, jika tidak dicantumkan maka tidak akan ada akibat yuridisnya. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

⁷ Barda Nawawi Arief, *Pembaharuan Hukum Pidana dalam Perspektif Kajian Perbandingan*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 2005, hlm 11

⁸ Moeljanto, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Jakarta : Bina Aksara, 1987, hlm 54.

⁹ Sudarto, *Hukum Pidana I*, Semarang : Yayasan Sudarto, Fakultas Hukum UNDIP, 1990, hlm 39.

Angkutan Jalan telah mengatur mengenai kualifikasi delik dimana telah digolongkan perbuatan yang termasuk dalam pelanggaran dan kejahatan. Pengkualifikasian delik ini diatur dalam Pasal 316 yang berbunyi sebagai berikut :

Pasal 316

- (1) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan.

Pengkualifikasian delik didasarkan pada kriteria kuantitatif. Berdasarkan kriteria kuantitatif ini, tindak pidana kejahatan diancam dengan pidana yang lebih berat dibandingkan dengan tindak pidana pelanggaran. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan pemisahan yang jelas antara pelanggaran dan kejahatan.

Menurut Moeljatno, penilaian bahwa tindak pidana kejahatan lebih berat dibandingkan dengan tindak pidana pelanggaran dapat dilihat dari beberapa hal berikut:¹⁰ (a) Pidana penjara hanya diancamkan pada tindak pidana kejahatan dan tidak pada pelanggaran; (b) Jika tindak pidana itu merupakan kejahatan, maka bentuk kesalahan baik kesengajaan maupun kealpaan menjadi unsur yang penting, dan harus dibuktikan oleh jaksa penuntut umum sedangkan jika tindak pidana itu berupa pelanggaran pembuktian adanya kesalahan menjadi tidak perlu. Inilah sebabnya tindak pidana kejahatan dibedakan menjadi kejahatan dolus (sengaja) dan culpa (alpa). (c) Percobaan untuk melakukan pelanggaran tidak dapat dipidana (pasal 54 kuhp); juga perbantuan pada pelanggaran tidak dipidana (Pasal 60 kuhp); (d) Tenggang daluarsa, baik untuk hak menentukan pidana maupun hak eksekusi pada tindak pidana pelanggaran lebih pendek dibandingkan dengan kejahatan, yaitu 1 (satu) tahun untuk pelanggaran dan 2 (dua) tahun untuk kejahatan; (e) Dalam hal perbarengan (*concursum*) pada

¹⁰ Moeljatno, Op.cit, hlm 74.

pemidanaan berbeda untuk tindak pidana pelanggaran dan kejahatan. Kumulasi pidana yang lebih ringan lebih mudah daripada pidana berat (Pasal 65,66-70 KUHP).

Pasal-pasal yang mengatur tentang ketentuan pidana yaitu Pasal 273 – Pasal 313 dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak menyebutkan secara jelas mengenai unsur sifat melawan hukum. Menurut Muljatno, meskipun dalam rumusan tindak pidana sifat melawan hukum tidak dicantumkan, unsur sifat melawan hukum itu dianggap dengan diam-diam telah ada, kecuali jika dibuktikan sebaliknya oleh terdakwa.¹¹ Dengan demikian tidak menjadi masalah apakah tercantum secara jelas atau tidak sifat melawan hukumnya namun perbuatan yang tercantum dalam undang-undang tetap dapat menjadi alasan dipidananya seseorang kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Karena sifat melawan hukum yang dianut oleh pembentuk undang-undang sendiri adalah sifat melawan hukum yang formil. Sifat melawan hukum formil berpandangan bahwa suatu

perbuatan bersifat melawan hukum jika perbuatan itu diancam pidana dan dirumuskan sebagai suatu tindak pidana dalam undang-undang.¹²

Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana atau kesalahan berhubungan sangat erat dengan tindak pidana karena jika tidak ada pertanggungjawaban pidana maka seseorang tidak dapat dipidana. Bahkan asas “tiada pidana tanpa kesalahan” (“*No punishment without guilt*” atau “*No liability without balmeworthiness*”)¹³ merupakan salah satu asas fundamental di dalam hukum pidana selain dalam asas legalitas. Sebagai asas fundamental, pemberlakuan asas kesalahan dalam praktik peradilan sudah dianggap tidak meragukan lagi, karena akan bertentangan dengan rasa keadilan apabila ada orang yang dijatuhi pidana, sedangkan orang tersebut sama sekali tidak bersalah.¹⁴

Pertanggungjawaban pidana akan

¹² Sudaryono dan Natangsa Surbakti, *Buku Pegangan Kuliah Hukum Pidana*, Surakarta : Fakultas Hukum UMS, 2005, hlm 166

¹³ Barda Nawawi Arief, *Perkembangan Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia (Perspektif Perbandingan Hukum Pidana)*, Semarang : Badan Penerbit UNDIP, 2010, hlm 12.

¹⁴ Sudarto, Op.cit. hlm 85.

¹¹ *Ibid.* hlm 134

selalu membahas mengenai kemampuan bertanggungjawab seseorang dan sikap batinnya dalam melakukan tindak pidana. Hubungan batin seseorang dengan perbuatan yang dilakukan adalah kesalahan yang dapat berbentuk kesengajaan atau kealpaan. Sengaja berarti menghendaki dan mengetahui apa yang dilakukan. Orang yang melakukan perbuatan dengan sengaja menghendaki perbuatan itu dan disamping itu mengetahui atau menyadari tentang apa yang dilakukan itu.¹⁵

Rumusan kealpaan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggunakan kata “karena kelalaiannya” terdapat dalam Pasal 310. Sedangkan perumusan kesengajaan terbagi menjadi dua yaitu kesengajaan yang dicantumkan dengan jelas oleh pembentuk undang-undang dan kesengajaan yang tidak dicantumkan dengan jelas. Beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur pertanggungjawaban sesuai dengan

akibat yang ditimbulkan, sehingga terdapat pemberatan yang disesuaikan dengan akibat yang ditimbulkan. Pasal-Pasal yang memuat tentang pemberatan tersebut adalah sebagai berikut Pasal 273, Pasal 274, Pasal 275, Pasal 310, dan Pasal 311.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur mengenai pertanggungjawaban korporasi yang diatur dalam Pasal 315 yang berbunyi sebagai berikut: (1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya. (2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini. (3) Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

¹⁵ Sudaryono dan Natangsa Surbakti, *Op.cit*, hlm 237.

Perumusan Pidana dan Pemidanaan

Hukum pidana memiliki tiga masalah pokok yaitu masalah tindak pidana, kesalahan atau pertanggungjawaban pidana serta masalah pidana. Dengan hanya melihat tiga masalah pokok itu, maka formula syarat pemidanaan yang sering dikemukakan secara konvensional adalah:¹⁶

$$\text{PIDANA} = \text{TP} + \text{K (PJP)}$$

Menurut Sudarto, pidana ialah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu.¹⁷ Dengan demikian pidana adalah konsekuensi logis yang akan timbul dari tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang. Terdapat tiga macam pidana pokok yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu pidana kurungan,

pidana penjara, dan pidana denda.

Sementara itu, untuk pidana tambahannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur dalam Pasal 314 yang berbunyi sebagai berikut :

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

Dengan demikian terdapat pidana tambahan yang dapat dijatuhkan hakim yaitu pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian dalam tindak pidana lalu lintas. Perumusan pidana pokok Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mayoritas menggunakan sistem alternatif yang ditandai dengan penggunaan kata “atau” untuk menggabungkan dua jenis pidana yang dapat dijatuhkan, akan tetapi ada beberapa pasal yang menggunakan sistem gabungan antara kumulatif dan alternatif yang ditandai dengan penggunaan kata “dan/atau” untuk menggabungkan pidana yang dapat dijatuhkan.

Penggunaan pidana dalam sistem

¹⁶ Barda Nawawi Arief, *Tujuan dan Pedoman Pemidanaan (Perspektif Pembaharuan Hukum Pidana dan Perbandingan Beberapa Negara)*, Semarang : Badan Penerbit UNDIP, 2009,, hlm 15.

¹⁷ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan*, Op.cit, hlm 2

alternatif biasanya pidana penjara lah yang akan digunakan karena Indonesia belum terdapat aturan untuk menjalankan pidana denda maka pidana denda sebagaimana diatur dalam Pasal 30 KUHP dapat diganti dengan pidana kurungan. Dengan demikian pada akhirnya hanya terdapat satu pidana yaitu pidana yang membatasi kemerdekaan seseorang (pidana penjara dan pidana kurungan) saja yang dapat dikenakan kepada pelaku. Alasan tidak dapat dilaksanakan pidana denda menurut KUHP ini, antara lain adalah:¹⁸ (1) Tidak ada ketentuan batas waktu yang pasti dalam KUHP mengenai kapan denda itu harus dibayar; (2) Tidak ada ketentuan mengenai tindakan-tindakan lain untuk menjamin pelaksanaan pidana denda, misalnya dengan merampas atau menyita harta benda atau kekayaannya, kecuali dengan kurungan pengganti denda; (3) Maksimum kurungan pengganti hanya 6 bulan yang dapat menjadi 8 bulan apabila ada pemberatan denda,

walaupun pidana denda yang diancamkan atau dijatuhkan cukup tinggi sampai puluhan juta; (4) Tidak ada pedoman atau kriteria untuk menjatuhkan pidana denda, baik secara umum maupun untuk hal-hal khusus (misalnya untuk denda yang dijatuhkan terhadap anak yang belum dewasa, yang belum bekerja atau masih dalam tanggungan orang tua).

Kekurangan-kekurangan yang ada dalam pelaksanaan pidana denda di atas membuat hakim lebih memilih untuk menggunakan pidana kurungan sebagai pengganti pidana denda karena dianggap tidak mengalami masalah dalam pelaksanaannya. Dengan hanya digunakan pidana penjara kepada pelaku membuat pidana denda seakan mati karena tidak dapat difungsikan.

Sanksi untuk korporasi menurut penulis masih kurang memberikan efek jera. Sanksi pokok untuk korporasi adalah denda dengan pidana tambahan pembekuan sementara dan pencabutan izin yang hanya merupakan sanksi administratif. Namun tidak ada pengaturan mengenai korporasi yang tidak membayar pidana denda. Karena korporasi bukan lah manusia atau individu yang jika mana tidak dapat

¹⁸ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara*, Yogyakarta : Genta Publishing, 2010, hlm 155

membayar denda maka pidana dapat diganti dengan penjara kurungan maksimal 8 bulan. Maka pengaturan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih belum sepenuhnya sempurna.

Selain penanggulangan pidana dengan upaya penal, Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur mengenai upaya nonpenal yaitu mediasi dalam hal kasus kecelakaan lalu lintas ringan yang dirumuskan dalam Pasal 236 yang berisi: (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Kebijakan Formulasi Hukum Pidana Dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Akan Datang

Sebelum merumuskan sebuah kebijakan formulasi yang akan datang, penulis merasa perlu untuk melakukan pengkajian mengenai Konsep KUHP 2012 yang berkaitan dengan tindak pidana lalu lintas. Tindak pidana lalu lintas tidak diatur secara khusus dalam satu bab tersendiri sebagaimana tindak pidana yang lain. Pasal-Pasal dalam Konsep KUHP 2012 yang dapat digunakan untuk tindak pidana lalu lintas adalah Pasal 362 dan Pasal 363 (tindak pidana perusakan sarana lalu lintas umum) serta Pasal 600 dan Pasal 601 (untuk tindak pidana karena kelalaian menimbulkan akibat bagi orang lain).

Pasal 362

Setiap orang yang menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai, merusak bangunan untuk lalu lintas umum, merintang jalan umum darat atau air, atau menggagalkan usaha untuk menjaga keselamatan bangunan atau jalan tersebut, dipidana dengan:

- a. pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 12 (dua belas) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan bahaya bagi keamanan lalu lintas; atau

- b. pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang.

Pasal 363

Setiap orang yang karena kealpaannya mengakibatkan bangunan untuk lalu lintas umum hancur, tidak dapat dipakai, atau rusak, mengakibatkan jalan umum darat atau air terhalang, atau mengakibatkan usaha untuk mengamankan bangunan atau jalan tersebut gagal, dipidana dengan:

- a. pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak Kategori IV, jika perbuatan tersebut mengakibatkan bahaya bagi keamanan lalu lintas; atau
- b. pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Kategori IV, jika perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang.

Pasal 600

- 1) Setiap orang yang karena kealpaannya mengakibatkan orang lain luka sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan jabatan, profesi, atau mata pencaharian selama waktu tertentu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak Kategori III.
- 2) Setiap orang yang karena kealpaannya mengakibatkan orang lain luka berat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau pidana denda paling banyak Kategori IV.
- 3) Setiap orang yang karena kealpaannya mengakibatkan matinya orang lain, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda

paling sedikit Kategori III dan paling banyak Kategori IV

Pasal 601

- 1) Jika tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 600 dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau profesi, maka pidananya dapat ditambah 1/3 (satu per tiga).
- 2) Pembuat tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat juga dijatuhi pidana tambahan berupa pengumuman putusan hakim sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (1) huruf c dan pencabutan hak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) huruf g.

Pertanggungjawaban Pidana di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan datang diharapkan akan lebih baik terutama mengenai pertanggungjawaban korporasi. Pertanggungjawaban korporasi haruslah diberikan perhatian khusus karena pidana yang dijatuhkan tidak terhadap individu yang dapat dikenai dengan jenis pidana lain. Manfaat pemidanaan terhadap korporasi sebagaimana yang dibahas oleh Barda Nawawi Arief terlihat dari uraian di bawah ini :¹⁹

- Beberapa kritik mengenai pertanggungjawaban korporasi telah meragukan apakah korporasi itu

¹⁹ Barda Nawawi Arief, *Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2006, hlm 147-148.

sendiri dapat dicegah (dengan pidana). Namun suatu evaluasi premature, memberikan kesimpulan lain bahwa korporasi cenderung menerima sangat sedikit denda dibandingkan dengan ukuran/besarnya korporasi, penghasilannya, atau keuntungan yang diharapkan diperoleh dari delik yang dilakukan. Oleh karena itu adalah sulit untuk menegaskan, bahwa korporasi tidaklah perlu dipidana dan bahwa mereka tidak perlu dicegah.

- Suatu masalah patut dicatat: pidana bagi korporasi cenderung dikenakan pada orang/pihak yang tidak bersalah- tidak hanya pada pemegang saham, tetapi juga pada pegawai, kreditor, masyarakat sekitar, dan juga bagi consumer yang mungkin mengganti kerugian korporasi apabila denda dilihat sebagai biaya bisnis.
- Masalah ini menyarankan keinginan untuk meminimalkan pidanaan bagi korporasi. Sejumlah usulan misalnya, penggunaan denda yang wajar (an equality fine) yang dipungut/ditarik dalam saham umum akan mencegah kebangkrutan korporasi dan meniadakan kerugian bagi bukan pemegang saham, sementara juga menekan perubahan pengawasan korporasi agar mengaktifkan manajemen. Hal yang sama, pidana berupa “pengawasan korporasi” (*corporate probation*) telah direkomendasikan sebagai sarana untuk intervensi public. Hal lain yang direkomendasikan ialah penggunaan sanksi publisitas (*a publicity sanction*) dan sanksi berupa “pelayanan-masyarakat/kerja

social” (*community service*). Usul-usul ini menyarankan bahwa masalah pertanggungjawaban korporasi dapat dan seharusnya dipecah/dipisahkan dari bentuk pidanaan korporasi yang optimal. Sebaliknya, pertanggungjawaban korporasi mempermudah pidanaan terhadap terdakwa individual.

- Alasan penggunaan hukum pidana terhadap korporasi antara lain: (1) Hukum pidana dipandang mampu melaksanakan peranan edukatif dalam mendefinisikan/menetapkan dan memperkuat batas-batas perbuatan yang dapat diterima (acceptable conduct); (2) Hukum pidana bergerak dengan langkah lebih cepat daripada perdata. Dengan pidana restitusi, lebih cepat memperoleh kompensasi bagi korban. (3) Peradilan perdata terhalang untuk menggunakan sanksi pidana; (4) Penuntutan bersama (korporasi dan agennya) memerlukan suatu forum pidana apabila ancaman pengurangan digunakan untuk mencegah individu. Dari sudut penegakan hukum, peradilan bersama itu cukup beralasan karena lebih murah dibandingkan dengan penuntutan terpisah, dan karena mereka mengizinkan penuntut umum mengikuti kasus itu dalam cara yang terpadu.

Dalam hal pengaturan pidana dan pidanaan Konsep KUHP 2012 merumuskan sebagai berikut:

$$P = TP + K (PJP) + Tujuan$$

Dengan konstruksi demikian, maka persyaratan pemidanaan atau dasar membenaran (justifikasi) adanya pidana, tidak hanya didasarkan pada adanya “tindak pidana” (TP) dan “kesalahan” (K/PJP), tetapi juga didasarkan pada “tujuan pemidanaan”.²⁰ Pengaturan mengenai tujuan pidana dirasakan penulis merupakan salah satu hal yang penting sehingga pengaturan mengenai sanksi tindak pidana lalu lintas lebih baik diatur sama halnya dengan Konsep KUHP 2012 dimana telah terdapat tujuan dan pedoman pemidanaan yang jelas.

Akan datang menurut penulis diperlukan perumusan minimum khusus karena beberapa perumusan tindak pidana lalu lintas terfokus pada akibat yang ditimbulkan. Dengan demikian untuk menghindari disparitas pidana pada setiap tingkatan tindak pidana lalu lintas maka perumusan minimum khusus pada pemberatan akibat perbuatan akan mewujudkan keadilan. Walaupun disparitas pidana bukan lah suatu hal yang dilarang dalam pidana karena terkadang

memang perlu disparitas yang merupakan wujud pertimbangan hakim dalam memutus, namun untuk pidana dengan pemberatan disparitas akan menjadi batas antara tindak pidana yang ringan dengan tindak pidana yang digolongkan lebih berat karena akibatnya. Namun karena perumusan minimum khusus merupakan hal yang baru atau berbeda dengan KUHP maka diperlukan pedoman untuk menerapkannya. Dimana terdapat pengaturan mengenai pemidanaan untuk percobaan dan pengurangan pidana yang akan memberikan solusi apakah pidana minimum khusus akan dikurangi atau tidak.

Pengaturan sistem pemidanaan berupa ancaman pidana minimum khusus dilakukan berdasarkan pokok pikiran:²¹ (1) Guna menghindari adanya disparitas pidana yang sangat mencolok untuk tindak pidana yang secara hakiki tidak berbeda kualitasnya. (2) Untuk lebih mengefektifkan pengaruh preventi umum, khususnya bagi tindak pidana yang dipandang membahayakan dan

²⁰ Barda Nawawi Arief, *Tujuan dan Pedoman*Op.cit, hlm 14.

²¹ Nyoman Serikat Putra Jaya, 2008, *Beberapa Pemikiran Ke Arah Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm 36

meresahkan masyarakat. (3) Apabila dalam hal-hal tertentu maksimum pidana dapat diperberat sebagai analog dipertimbangkan pula bahwa untuk minimum pidana pun dalam hal-hal tertentu dapat diperberat.

Pedoman pemidanaan Konsep KUHP juga mengatur mengenai pemaafan hakim (*judicial pardon*). Dimana hakim juga harus mempertimbangkan pemaafan dari korban dan atau keluarga korban. Pemaafan hakim dalam Konsep KUHP 2012 terdapat dalam Pasal 55 yang berorientasi pada individu dimana merupakan perwujudan dari asas individu dan asas kemanusiaan yang telah diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 kepada hakim dalam “hikmat kebijaksanaan” dalam bentuk pemaafan kepada terdakwa. Kewenangan hakim untuk memberi maaf (“*rechterlijk pardon*”) dengan tidak menjatuhkan sanksi pidana/tindakan apapun, diimbangi pula dengan adanya asas “*culpa in causa*” (atau asas “*action libera in causa*”) yang memberi kewenangan kepada hakim untuk tetap mempertanggungjawabkan si pelaku tindak pidana walaupun ada alasan

penghapus pidana, jika si pelaku patut dipersalahkan (dicela) atas dasar terjadinya keadaan yang menjadi alasan penghapus pidana tersebut.²²

Dalam pada itu, dimungkinkan terdapat pengaturan mengenai kompensasi bagi korban kecelakaan lalu lintas selain pelaku harus mengganti kerugian pada Negara. Pengaturan mengenai kompensasi kepada korban diharapkan mampu meringankan pihak korban dan dapat dipertimbangkan sebagai alasan yang meringankan bagi pelaku. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Roeslan Saleh, bahwa pada hakikatnya ada dua poros yang menentukan garis-garis hukum pidana yaitu:²³ (1) Segi prevensi, yaitu bahwa hukum pidana adalah hukum sanksi, suatu upaya untuk dapat mempertahankan kelestarian hidup bersama dengan melakukan pencegahan kejahatan; (2) Segi pembalasan, yaitu bahwa hukum pidana sekaligus merupakan pula penentuan hukum, merupakan koreksi dari dan reaksi atas sesuatu yang bersifat tidak hukum.

²² Bandingkan dengan Barda Nawawi Arief, *Asas-Asas*, Op.cit, hlm 40-41

²³ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori – Teori.....* Op.cit, hlm 22.

Di samping itu, Roeslan Saleh juga mengemukakan bahwa pidana mengandung hal-hal lain, yaitu bahwa pidana diharapkan sebagai sesuatu yang akan membawa kerukunan dan pidana adalah suatu proses pendidikan untuk menjadikan orang dapat diterima kembali dalam masyarakat.²⁴ Dan kompensasi merupakan bentuk perlindungan bagi korban sehingga akan terjadi keseimbangan antara kepentingan pelaku dan kepentingan korban sebagaimana yang terdapat dalam ide keseimbangan monodualistik.²⁵ Mengenai bentuk perlindungan korban kejahatan, dapat diakukan dalam bentuk : (1) Ganti rugi

(damage) yang bersifat keperdataan, diberikan melalui proses perdata. Sistem ini memisahkan tuntutan ganti rugi korban dari proses pidana; (2) Kompensasi yang bersifat keperdataan, diberikan melalui proses pidana; (3) Restitusi yang bersifat perdata dan bercampur dengan sifat pidana, diberikan melalui proses pidana. Walaupun restitusi di sini tetap bersifat keperdataan, namun tidak diragukan sifat pidananya. Salah satu bentuk restitusi menurut sistem ini ialah “denda kompensasi” atau *compensatory fine* yang dikenal dengan istilah *busse* (di Jerman dan Swiss). Denda ini merupakan kewajiban yang bernilai uang yang dikenakan kepada si terpidana sebagai suatu bentuk pemberian ganti rugi kepada korban disamping pidana yang seharusnya diberikan; (4) Kompensasi yang bersifat perdata, diberikan melalui proses pidana dan disokong oleh sumber-sumber penghasilan Negara. Di sini kompensasi tidak mempunyai aspek pidana apapun, walaupun diberikan dalam proses pidana. Jadi tetap merupakan lembaga keperdataan murni, tetapi Negara yang memenuhi/ menanggung kewajiban ganti rugi yang

²⁴ Loc.cit

²⁵ Ide keseimbangan (Barda Nawawi Arief, Pembaharuan Hukum Pidana dalam Perspektif Kajian Perbandingan, hlm 11) :

1. Keseimbangan monodualistik antara kepentingan umum/masyarakat dan kepentingan individu/perorangan;
2. Keseimbangan antara perlindungan/kepentingan pelaku tindak pidana (ide individualisasi pidana) dan korban tindak pidana;
3. Keseimbangan antara unsur/faktor “objektif” (perbuatan/lahiriah) dan “subjektif” (orang/batiniah/sikap batin); ide *daad-dader strafrecht*;
4. Keseimbangan antara kriteria formal dan materiel;
5. Keseimbangan antara kepastian hukum; kelenturan/elastisitas/fleksibelitas, dan keadilan;
6. Keseimbangan nilai-nilai nasional dan nilai-nilai global/internasional/universal.

dibebankan pengadilan kepada pelaku. Hal ini merupakan pengakuan, bahwa Negara telah gagal menjalankan tugasnya melindungi korban dan gagal mencegah terjadinya kejahatan; (5) Kompensasi yang bersifat netral, diberikan melalui prosedur khusus. Sistem ini berlaku di Swiss (sejak 1937), di New Zealand (sejak 1963) dan di Inggris (sejak 1964). Sistem ini diterapkan dalam hal korban memerlukan ganti rugi, sedangkan si pelaku dalam keadaan bangkrut dan tidak dapat memenuhi tuntutan ganti rugi kepada korban. Yang berkompeten memberikan bukan pengadilan perdata atau pidana, tetapi prosedur khusus / tersendiri dan independen yang menuntut campur tangan Negara atas permintaan korban.²⁶

Perlu dicatat terlebih dahulu bahwa menurut Stephen Schafer

²⁶ Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1998, hlm 59-60, lihat juga Stephen Schafer, *The Victim dan His Criminal*, New York : Random House, 1968, hlm 105-109 dalam Mahmutarom HR, *Rekonstruksi Konsep Keadilan* (Studi tentang Perlindungan Korban Tindak Pidana terhadap Nyawa menurut Hukum Islam, Konstruksi Masyarakat dan Instrumen Internasional), Semarang : Badan Penerbit UNDIP, 2009, hlm 140-141.

restitusi dan kompensasi merupakan istilah-istilah yang dalam penggunaannya sering dapat dipertukarkan, namun keduanya mempunyai perbedaan sebagai berikut : (a) Kompensasi bersifat keperdataan, timbul dari permintaan korban, dan dibayar oleh masyarakat atau merupakan bentuk pertanggungjawaban masyarakat Negara, sedangkan (b) Restitusi bersifat pidana, timbul dari putusan pengadilan pidana dan dibayar oleh terpidana atau merupakan pertanggungjawaban terpidana. (c) Kompensasi bersifat keperdataan, timbul dari permintaan korban, dan dibayar oleh masyarakat atau merupakan bentuk pertanggungjawaban masyarakat Negara, sedangkan (d) Restitusi bersifat pidana, timbul dari putusan pengadilan pidana dan dibayar oleh terpidana atau merupakan pertanggungjawaban terpidana.²⁷

²⁷ Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan.....Ibid*, hlm 60-61 dalam Ibid, hlm 142.

PENUTUP

Kesimpulan

Dari pembahasan yang telah penulis lakukan maka penulis dapat membuat kesimpulan sebagai berikut:

Pertama, Kebijakan formulasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini penulis bahas dengan tiga pembahasan pokok hukum pidana yaitu tindak pidana, pertanggungjawaban pidana, dan pidana. (a) Perumusan tindak pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencantumkan kualifikasi delik namun pembentuk undang-undang tidak memberikan perbedaan yang nyata antara kejahatan dan pelanggaran dalam pengancaman pidananya. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dirumuskan dengan tindak pidana materiel dan formil serta tidak menyebutkan sifat melawan hukum namun hal tersebut bukan lah suatu hal yang dapat menghilangkan sifat melawan hukum suatu tindak pidana dalam undang-undang. Dan tidak adanya pengaturan mengenai aturan umum sehingga Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih sepenuhnya berinduk pada aturan umum dalam Buku I KUHP Indonesia.

(b) Perumusan tanggung jawab pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menyebutkan kealpaan dan kesengajaan sehingga terlihat jelas perbedaan mengenai sikap batin pelakunya. Terdapat penggolongan pertanggungjawaban sesuai dengan akibat dari perbuatan. Serta telah diatur pertanggungjawaban terhadap tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh korporasi dengan memungkinkan korporasi dan/atau pengurus dapat dipidana namun untuk pengaturan mengenai sanksi pidana bagi korporasi masih belum ada pengaturan mengenai denda yang tidak dibayar. (c) Perumusan pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggunakan perumusan alternatif dan gabungan alternatif-kumulatif namun tidak ada pedoman untuk melaksanakannya sehingga alternatif dapat menjadi kaku. Pidana yang digunakan adalah pidana kurungan,

pidana penjara dan pidana denda. Sedangkan pidana tambahannya adalah pencabutan Surat Ijin Mengemudi dan ganti kerugian. Terdapat pengaturan mengenai mediasi namun hanya terbatas pada kecelakaan ringan.

Kedua, untuk kebijakan formulasi hukum pidana dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang akan datang penulis menggunakan Konsep KUHP 2012 sebagai bahan pertimbangan sehingga ditemukan formulasi yang dapat memperbaiki formulasi saat ini yaitu sebagai berikut: (a) Pengkualifikasian delik harus tetap dipertahankan namun harus ada konsistensi dari pembentuk undang-undang dalam pencantuman pidana sehingga akibat yuridis akan jelas. (b) Dalam hal pengaturan pidananya diperlukan tujuan pidana dan pedoman untuk menerapkan perumusan pidana yang alternatif sehingga akan bersifat lebih fleksibel, serta diperlukan pidana minimal khusus disertai dengan pedoman untuk menghindari disparitas pidana yang tidak berdasar pada argumen hukum yang jelas dan untuk membedakan ancaman pidana bagi tindak pidana dengan pemberatan.

Perlu adanya pemaafan hakim yang diimbangi dengan asas culpa in causa. Selain itu, perlu diatur mengenai pemberian kompensasi bagi pihak korban. Kemudian, terdapat pengaturan mengenai sanksi korporasi dimana korporasi dapat dijatuhi sanksi administratif, sanksi publisitas, dan sanksi finansial. Perlu terdapat pengaturan mengenai denda yang tidak dibayar oleh korporasi.

Saran

Dari kesimpulan di atas maka penulis ingin memberikan saran kepada para pihak, yaitu sebagai berikut: (1) Perlu adanya peningkatan kualitas para pembuat undang-undang dalam hal keilmuan dan dasar-dasar hukum sehingga undang-undang yang dibuat dapat sepenuhnya dilaksanakan. (2) Perlu dibentuk undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat menciptakan keadilan .

BIBLIOGRAFI

Buku

Muladi dan Barda Nawawi Arief, 2005, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, PT. Alumni, Bandung,

- Muljatno, 1987, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Jakarta : Bina Aksara.
- Nawawi Arief, Barda, 1998, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung : Citra Aditya Bakti,
- Nawawi Arief, Barda, 2001, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Bandung : Citra Aditya Bakti,
- Nawawi Arief, Barda, 2005, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya Bakti
- Nawawi Arief, Barda, 2005, *Pembaharuan Hukum Pidana dalam Perspektif Kajian Perbandingan*, Bandung : PT Citra Adhya Bakti,
- Nawawi Arief, Barda, 2006, *Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada,
- Nawawi Arief, Barda, 2009, *Tujuan dan Pedoman Pemidanaan (Perspektif Pembaharuan Hukum Pidana dan Perbandingan Beberapa Negara)*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro,
- Nawawi Arief, Barda, 2010, *Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara*, Yogyakarta : Genta Publishing,
- Nawawi Arief, Barda, 2010, *Perkembangan Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia (Perspektif Perbandingan Hukum Pidana)*, Semarang : Badan Penerbit UNDIP,
- Nawawi Arief, Barda, 2010, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group
- Nawawi Arief, Barda, 2010, *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta : Raja Grafindo Persada,
- Mahmutarom, HR, 2009, *Rekonstruksi Konsep Keadilan (Studi tentang Perlindungan Korban Tindak Pidana terhadap Nyawa menurut Hukum Islam, Konstruksi Masyarakat dan Instrumen Internasional)*, Semarang : Badan Penerbit UNDIP.

- Rahardjo, Satjipto, 1983, *Masalah Penegakan Hukum*, Bandung : Sinar Baru, Serikat Putra Jaya, Nyoman, 2008, *Beberapa Pemikiran Ke Arah Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung : Citra Aditya Bakti,
- Sudarto, 1990, *Hukum Pidana I*, Semarang : Yayasan Sudarto, Fakultas Hukum UNDIP,
- Sudaryono dan Natangsa Surbakti, 2005, *Buku Pegangan Kuliah Hukum Pidana*, Surakarta : Fakultas Hukum UMS,
- Internet**
 Kecelakaan lalu lintas tiap tahun capai 30.000 kasus, Minggu, 27 Mei 2012 09:42 WIB, down load <http://www.antaraneews.com/berita/312709/kecelakaan-lalu-lintas-tiap-tahun-capai-30000-kasus>, tanggal 14 Pebruari 2013.
- Undang-Undang**
 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 Konsep KUHP 2012