



## **PENYIDIKAN KASUS PELANGGARAN LALU LINTAS YANG MENYEBABKAN KEMATIAN: STUDI PADA SATLANTAS POLRESTA DELI SERDANG**

### **THE INVESTIGATION OF THE CASE OF TRAFFIC AFFAIRS THAT CAUSED DEATH: A CASE STUDY AT THE TRAFFIC UNIT OF POLRESTA DELI SERDANG**

M. Adityo Andri Cahyo Prabowo<sup>1)</sup>, Madiasa Ablisar<sup>2)</sup>, Sunarmi<sup>3)</sup>, Marlina<sup>4)</sup>

<sup>1)2)3)4)</sup> Program Studi (S2) Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara  
Jalan Universitas No. 4, Kampus USU, Medan  
e-mail. [radityoliver@gmail.com](mailto:radityoliver@gmail.com)

#### **ABSTRACT**

*The process of handling traffic violation cases often experiences obstacles, especially in the investigation of traffic violation cases that cause fatalities. This study deliberately raises the Obstacles faced by the Deli Serdang Police Traffic Unit in investigating and investigating cases of traffic violations that caused the death of motorized vehicle drivers, and the efforts of the Deli Serdang Police Traffic Unit in overcoming obstacles to investigations and investigations into cases of traffic violations that lead to the death of motorists. This research is a legal research that is descriptive in nature. Using a statutory approach. The results of the study show that: Obstacles faced by Sat Then investigators in investigating cases of violations that lead to death. The efforts made by the investigators are a process of raising awareness for Motorized Vehicle drivers to prioritize safety when driving on traffic roads that do not have road dividers. Where the driver's awareness and understanding efforts when overtaking the vehicle in front should take into account the speed, space and time of the motorized vehicle being driven to avoid traffic accidents; and the public should provide direct witness testimony in the field where the crime scene (TKP) was conducted to the Traffic Unit Officer of the Deli Serdang Police who was on duty because to maintain the integrity of the information obtained from witnessing a traffic accident as a whole.*

**Keywords:** *Violation; death; Deli Serdang Traffic Unit*

#### **1. PENDAHULUAN**

Angka kecelakaan di Kabupaten Deli Serdang tahun 2019 terdapat 423 peristiwa. Dari jumlah tersebut, terdapat 119 orang meninggal dunia, luka berat 9, luka ringan 570 orang, dengan nilai total kerugian sebesar Rp. 352,35 juta. Data tersebut menunjukkan bahwasanya wilayah Kabupaten Deli Serdang, termasuk kepada daerah rawan kecelakaan. Meningkatnya

jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan satu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak manapun. Mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggungjawabkan perbuatannya secara hukum dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Berhati-hati juga tidaklah cukup menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum<sup>1</sup> berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Peristiwa kecelakaan dengan Laporan Polisi No. LP/0211/422/XII/2019/LL, tgl. 25 Desember 2019. Adapun kronologis singkat kasus kecelakaan lalu lintas tersebut, sebagai berikut:

“Kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada hari Rabu, tanggal 25 Desember 2019 sekitar pukul 13.15 Wib di Jalan Umum KM. 22 – 23 Medan – Tebing Tinggi, tepatnya di dekat Yayasan Perguruan Karya Jaya, Dusun II, Desa Tanjung Baru, Kec. Tanjung Morawa, Kab. Deli Serdang. Kecelakaan terjadi bermula dari Mobil Truck Mitsubishi Colt Diesel No. Pol. BK-9551-VK yang dikemudikan oleh pelaku S dengan tidak ada muatan berjalan dengan kecepatan tinggi atau kencang datang dari arah Kota Medan menuju ke arah Kota Tebing Tinggi dan berjalan di lajur dua sebelah kanan arah ke Tebing Tinggi. Sesampainya di Tempat Kejadian Perkara (TKP), mobil truck tersebut yang dikemudikan oleh Pelaku S tersebut berjalan terlalu ke kanan jalan dan masuk ke jalur jalan berlawanan arah karena sedang mendahului Mobil Truck Colt Diesel yang belum diketahui nomor polisinya (dalam lidik). Mobil Truck Colt Diesel yang lain tersebut berada di depannya dari sebelah kanan yang datang dari arah yang sama atau datang dari arah Kota Medan menuju ke arah Tebing Tinggi. Pada saat Mobil Truck Colt Diesel yang dikendarai Pelaku S berjalan terlalu ke kanan jalan dan masuk ke jalur jalan berlawanan arah secara tiba-tiba bagian bumper depan sebelah kanan dari Mobil Truck Colt Diesel menabrak bagian depan dari Sepeda Motor Yamaha Mio J No. Pol. BK 5409 MG yang dikendarai Korban ST yang datang dari arah Kota Tebing Tinggi menuju ke arah Kota Medan.

Akibat kejadian kecelakaan/tabrakan lalu lintas tersebut, pengendara Sepeda Motor Yamaha Mio J An. Korban ST mengalami luka robek dan memar di bagian kepala, luka memar di bagian dada, luka lecet di tangan dan kaki. Setelah mendapatkan perawatan medis di RS. Grand Medika Lubuk Pakam, akhirnya Korban ST meninggal dunia. Sedangkan, Pelaku S setelah kejadian kecelakaan lalu lintas langsung melarikan diri.

---

<sup>1</sup> Ibrahim Ahmad, “Rencana dan Strategi Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat”, *Gorontalo Law Review* Vol. 1.1, April (2018), hlm. 15-24.

Adapun penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut adalah karena Pelaku S saat mengemudi kurang berhati-hati, berjalan dengan kecepatan tinggi atau kencang dan berjalan terlalu ke kanan jalan dan masuk ke jalur jalan berlawanan arah, sehingga tidak memperhatikan kendaraan yang ada di depannya dan terjadilah kecelakaan lalu lintas tersebut. Oleh karenanya, pengendara Mobil Truck Mitsubishi Colt Diesel No. Pol. BK 9551 VK An. Pelaku S dapat dipersangkakan melanggar Pasal 310 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) jo. Pasal 312 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.<sup>2</sup>

Kecelakaan tersebut diduga karena adanya faktor pengaruh kelelahan dan kurang kehati-hatian pengemudi yang memicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.<sup>3</sup>

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia, bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari, bila di antara pengguna jalan dapat berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati.<sup>4</sup> Dalam berlalu lintas dan menggunakan angkutan jalan, telah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut “UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”).

Dalam konteks kecelakaan lalu lintas terdapat 2 (dua) hal yang dapat dilihat untuk dibahas dalam penelitian ini, yaitu: penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian, sanksi kesengajaan dan sanksi kelalaian. Kedua sanksi tersebut adalah resiko bagi pengendara yang dapat memicu kecelakaan lalu lintas. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan, sanksi bagi pengendara lalai menyebabkan kematian orang lain dapat dijerat dengan pidana penjara hingga maksimal 12 tahun atau sanksi denda maksimal Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).<sup>5</sup> Pasal 310 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah dikhususkan bagi pengemudi kendaraan yang lalai.

---

<sup>2</sup> Resume Perkara Laporan Polisi No. LP/0211/422/XII/2019/LL, tertanggal 25 Desember 2019.

<sup>3</sup> Marye Agung Kusmagi, *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Cetakan I, (Jakarta: Raih Asa Sukses, 2010), hlm. 11-13.

<sup>4</sup> JB. Suharjo B. Cahyono (Editor), *Gaya Hidup dan Penyakit Modern*, Cetakan V, (Yogyakarta: Kanisius, 2012), hlm. 182-183.

<sup>5</sup> Lihat: Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menurut uraian Pasal 310 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat disimpulkan, bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya adalah maksimal 12 tahun atau sanksi denda maksimal Rp. 24 juta. Meskipun UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan, tetapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan dasar data-data kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya dapat menggambarkan cerminan masyarakat betapa minimnya kesadaran hukum (*legal consciousness*) bagi pengendara.<sup>6</sup> Sebab, masih terdapat pengemudi kendaraan bermotor yang tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas.

Dalam berlalu lintas dikenal dengan adanya kesengajaan dan kelalaian. Dalam rumusan tindak pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan *opzet* merupakan salah satu unsur yang terpenting. Kaitannya dengan unsur kesengajaan, apabila dalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan *opzettelijk*, maka unsur “dengan sengaja” menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan. Disamping unsur kesengajaan tersebut, terdapat pula unsur kelalaian atau kealpaan atau *culpa*. Dalam doktrin hukum pidana disebut kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*) dan kealpaan disadari (*bewuste schuld*). Dimana dalam unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya tersebut atau pelaku kurang berhati-hati. Unsur terpenting dalam kelalaian (*culpa*) adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya. Dengan kata lain, pelaku dapat menduga akibat dari perbuatannya tersebut akan menimbulkan akibat yang dapat dihukum dan dilarang undang-undang.<sup>7</sup>

Kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi kendaraan bermotor yang lalai dalam menjaga keselamatan dirinya dan orang lain, maka pengemudi yang lalai tersebut telah menunjukkan unsur kelalaian. Contoh pengemudi mabuk, seperti: Apriyani Susanti yang masih saja memaksakan untuk mengemudikan kendaraan bermotor, artinya Apriyani Susanti

<sup>6</sup> Adi Sulistiono, dkk., *Benang Kusut Lalu Lintas*, (Jakarta: Pensil, 2006), hlm. 13.

<sup>7</sup> PAF. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya, 2011), hlm. 594.

sudah jelas mengetahui akan terjadi kecelakaan karena kesadarannya berkurang akibat obat-obatan terlarang.<sup>8</sup>

Penelitian ini penting dilaksanakan untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi Satlantas Polresta Deli Serdang dan upaya-upaya yang telah dilakukan terhadap penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian. Adapun permasalahannya dapat dirumuskan, sebagai berikut: Bagaimana hambatan-hambatan yang dihadapi dan upaya-upaya yang dilakukan Satlantas Polresta Deli Serdang dalam penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian pengemudi kendaraan bermotor. Dalam menjawab permasalahan tersebut, penelitian ini menggunakan teori sistem hukum.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif.<sup>9</sup> Sifat penelitian adalah deskriptif analisis.<sup>10</sup> Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan. Data yang digunakan adalah data sekunder yang bersumber dari bahan hukum primer, sekunder, dan tertier.<sup>11</sup> Data-data, berupa berkas perkara yang ditangani, SOP Penyidikan, dukungan personil, dukungan anggaran, dukungan sarana dan prasarana, didapat dari Administrasi Umum (Sium) Polresta Deli Serdang.

Data sekunder dikumpulkan dengan teknik studi kepustakaan (*library research*)<sup>12</sup> dengan alat pengumpulan data studi dokumen (*documentary study*). Selanjutnya, data-data tersebut dianalisa dengan menggunakan metode analisa kualitatif. Data primer juga digunakan sebagai pendukung yang diperoleh dari penelitian lapangan (*field research*), yaitu: Satlantas Polresta Deli Serdang. Wawancara dilakukan dengan Petugas Satlantas Polresta Deli Serdang dengan metode wawancara mendalam (*indepth interview*), tanpa pedoman wawancara. Observasi juga dilakukan untuk menguatkan argumentasi-argumentasi yang dibangun.

## 3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

---

<sup>8</sup> M. Budi Hendrawan, dkk., "Hubungan Antara Kesengajaan Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Seseorang", *USU law Journal Vol. 3.1*, April (2015), hlm. 56-73.

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Metode Penelitian Normatif*, (Jakarta : Rajawali, 1995), hlm. 2.

<sup>10</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta : Prenada Media Group, 2007), hlm. 93-95.

<sup>11</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum-Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015), hlm. 156.

<sup>12</sup> Mestika Zed, *Metode Penelitian Kepustakaan*, Ed. Ke-2, (Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, Januari 2008), hlm. 1.

## Hambatan Penyidikan Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kematian Di Polresta Deli Serdang

Pada pembahasan hambatan penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian di Polresta Deli Serdang akan digunakan teori sistem hukum yang dikemukakan oleh Lawrence M. Friedman, bahwasanya hukum terdiri dari tiga unsur penting, yaitu: substansi hukum; struktur hukum; dan budaya hukum.<sup>13</sup> Dalam mengkaji dan menganalisis hambatan penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian tersebut, dapat diuraikan di bawah ini:

### **Hambatan Substansi Hukum**

#### **1. Ketidakjelasan Penyelenggara Jalan Berdasarkan Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Masalah pokok yang terkandung dalam Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah mengenai siapakah yang dimaksud dengan "Penyelenggara Jalan". Undang-Undang ini sama sekali tidak memberikan penjelasan baik dalam ketentuan umum, maupun penjelasannya.

Bunyi ketentuan Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa:

- (1) "Setiap penyelenggara jalan yang 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 dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp.120.000.000,- (seratus dua puluh juta rupiah).
- (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp.1.500.000,- (satu juta lima ratus ribu rupiah)".

---

<sup>13</sup> Lawrence M. Friedman, *Op.cit.*

Pada Penjelasan Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya menyebutkan “cukup jelas”. Artinya, penyelenggara jalan memang tidak disebutkan secara jelas di dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini menjadi hambatan dalam substansi hukum, mengingat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian dalam penelitian ini dikarenakan tidak adanya pembatas jalan, sehingga kendaraan bermotor dapat “laga kambing”.

Adapun instansi pemerintah yang melakukan pembangunan jalan-jalan raya, dibagi-bagi antara Pemerintah Kabupaten/Kota, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Pusat.<sup>14</sup> Sehingga berakibat kepada pembagian-pembagian tanggungjawab terhadap jalan raya tersebut. Terhadap marka-marka jalan juga dibagi kepada Dinas Perhubungan, sementara itu mengenai Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Naik Kendaraan (STNK), Buku Pemilikan Kendaraan Bermotor (BPKB) diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).

Pengertian hukum “penyelenggara jalan” hanya dapat ditemui dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum RI No. 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Pemilikan Jalan, Pasal 1 angka 11, menyatakan bahwa: “*Penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan, sesuai dengan kewenangannya*”. Artinya, penyelenggara jalan adalah Pemerintah untuk penyelenggaraan jalan nasional, Pemerintah Provinsi untuk penyelenggaraan jalan provinsi, Pemerintah Kabupaten untuk penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa, dan Pemerintah Kota untuk penyelenggaraan jalan kota.

Dikaitkan dengan contoh kasus yang diangkat dalam penelitian ini mengenai pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang menyebabkan kematian, maka “penyelenggara jalan” juga dapat dituntut secara pidana terkait dengan tugasnya untuk membuat pembatas jalan. Pembatas jalan tersebut berguna bagi pengendalian kendaraan bermotor untuk menyalip kendaraan di depannya, sehingga tidak melampaui batas yang telah ditentukan, sebab ada dibangun pembatas jalan.

## **2. Tidak Adanya Pengaturan Pengambilan Data Elektronik dari Provider Untuk**

---

<sup>14</sup> Lihat: ketentuan Pasal 14, Pasal 15, dan Pasal 16 Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang menentukan “*kewenangan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan terhadap jalan, dilaksanakan oleh: a) Pemerintah untuk penyelenggaraan jalan nasional; b) Pemerintah Provinsi untuk penyelenggaraan jalan provinsi; c) Pemerintah Kabupaten untuk penyelenggaraan jalan Kabupaten dan Jalan Desa; d) Pemerintah Kota untuk penyelenggaraan jalan Kota*”.

## **Mendukung Penyidikan Kasus Pelanggaran Lalu Lintas**

Berdasarkan analisis penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian yang diangkat dalam penelitian ini, diketahui bahwasanya pengendara mobil beban Truk Colt Diesel No. Pol. BK-9551-VK An. Tersangka "S" telah melarikan diri. Sesuai hasil penelitian lapangan (*field research*) dengan alat pengumpulan data berupa observasi, ternyata sangat sulit bagi Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang untuk mencari keberadaan Tersangka "S". Upaya yang dilakukan Penyidik adalah dengan melacak melalui nomor polisi yang diketahui pemilik dari kendaraan yang melakukan tabrak lari. Setelah diketahui pemilik, selanjutnya petugas mengambil data dan keterangan dari pemilik kendaraan mengenai pengemudinya.

Pengambilan data dan keterangan dari pemilik kendaraan, selanjutnya diketahuilah nomor telepon dari pengemudi tersebut, lalu Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang meminta data-data dari pemilik nomor telepon tersebut kepada Provider yang bersangkutan.<sup>15</sup> Data-data tersebut berupa biodata pribadi, termasuk rumah tempat tinggalnya. Berbekal dari data-data tersebut, Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang, melakukan "cek pos" terhadap nomor telepon yang dipegang oleh pengemudi tersebut, hingga diketahui ternyata yang bersangkutan sudah berada di perbatasan Riau.

Berdasarkan uraian singkat kronologis kasus tersebut, ternyata ditemukan hambatan substansi hukum bahwasanya dalam melakukan permintaan data-data kepada provider yang bersangkutan, Penyidik Satlantas Polrestabes Deli Serdang belum memiliki dasar hukum atau pengaturan mengenai prosedur dan tata cara pengambilan data elektronik dan informasi elektronik dari provider tersebut.<sup>16</sup>

Adapun dasar hukum yang ada hanya pada saat perkara tindak pidana masuk ke dalam proses penyidikan, yang diatur berdasarkan Undang-Undang No. 36 Tahun 1999 tentang

---

<sup>15</sup> Data-data dari pemilik nomor telepon yang dimintakan kepada provider telepon seluler adalah termasuk kepada barang buktit digital. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 dan angka 4 Undang-Undang No. 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE).

<sup>16</sup> Dasar hukum yang ada hanyalah perluasan alat bukti yang sah berdasarkan Pasal 184 KUHAP jo. Pasal 5 UU ITE.



Telekomunikasi (UU Telekomunikasi)<sup>17</sup> adalah terdapat pada Pasal 42 ayat (2) UU Telekomunikasi. Bunyi ketentuan Pasal 42 ayat (2) UU Telekomunikasi, sebagai berikut:

*“Untuk keperluan proses peradilan pidana, penyelenggara jasa telekomunikasi dapat merekam informasi yang dikirim dan/atau diterima oleh penyelenggara jasa telekomunikasi, serta dapat memberikan informasi yang diperlukan atas:*

- a. permintaan tertulis Jaksa Agung dan atau Kepala Kepolisian Republik Indonesia untuk tindak pidana tertentu;*
- b. permintaan penyidik untuk tindak pidana tertentu sesuai dengan Undang-undang yang berlaku.*

Berdasarkan Pasal 42 ayat (2) UU Telekomunikasi tersebut, untuk keperluan proses peradilan pidana, penyelenggara jasa telekomunikasi (provider) dapat merekam informasi yang dikirim dan/atau diterima oleh penyelenggara jasa telekomunikasi, serta dapat memberikan informasi yang diperlukan atas permintaan tertulis: Jaksa Agung dan/atau Kapolri untuk tindak pidana tertentu; permintaan Penyidik untuk tindak pidana tertentu. Dalam proses sistem peradilan pidana, dimulai dari penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan persidangan. Dalam konteks ini, penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang sangat kesulitan melakukan permintaan data-data elektronik terhadap nomor telepon Target Operasi (T.O), jika penanganan perkara belum memasuki tahap penyidikan. Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang akan kesulitan, sebab jika diajukan permintaan permohonan data-data elektronik terhadap satu nomor telepon, maka penyelenggara jasa telekomunikasi (provider) akan menanyakan telah sampai dimana proses penanganan perkara.

Berdasarkan hasil penelitian lapangan (*field research*) dengan alat observasi kepada Petugas Satlantas Polresta Deli Serdang dan provider, ternyata ditemukan dalam hal proses penanganan perkara masih dalam proses lidik, maka provider tidak akan memberikan data-data yang dimintakan petugas. Alasannya sederhana yaitu berdasarkan Penjelasan Pasal 42 ayat (2) UU Telekomunikasi, telah dinyatakan penyelenggara jasa telekomunikasi dapat memberikan data-data elektronik tersebut, jika perkara yang ditangani Petugas Polri memasuki tahap penyidikan. Jika, masih dalam tahap penyelidikan, maka data-data yang dimintakan tersebut tidak akan diberikan.

---

<sup>17</sup> Undang-Undang No. 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi telah diubah dengan Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Ketiadaan dasar hukum dari pengambilan alat bukti elektronik tersebut menjadi kendala tersendiri bagi Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang dalam melakukan penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian. Direkomendasikan kepada Kapolresta Deli Serdang melalui Kasatlantas Polresta Deli Serdang untuk membuat Nota Kesepahaman (*Memorandum of Understanding – M.o.U*) terkait pengambilan data elektronik kepada provider-provider yang ada di Indonesia.

Ketiadaan dasar hukum dalam pengambilan alat bukti elektronik tersebut, maka penangkapan yang dilakukan terhadap pelaku kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian akan menjadi cacat hukum.<sup>18</sup> Penangkapan yang dilakukan dengan cacat hukum, berimplikasi terhadap penegakan hukum UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang juga menjadi cacat hukum pula.

### ***Hambatan Struktur Hukum***

Hambatan struktur hukum yang utama, terhadap pelaku kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian melarikan diri adalah keterbatasan pengetahuan dan keterampilan Petugas Satlantas Polresta Deli Serdang dalam melakukan pelacakan terhadap pelaku. Pelacakan yang dimaksudkan adalah penggunaan teknologi dalam mengungkap kasus kejahatan. Penggunaan teknologi dan informasi yang saat ini berkembang, dapat membantu petugas di lapangan dalam melacak keberadaan pelaku yang melarikan diri (tabrak lari). Hanya saja, hambatannya pengetahuan dan keterampilan tersebut tidak dimiliki merata oleh personil/petugas Satlantas Polresta Deli Serdang.

Hasil penelitian lapangan dengan metode observasi di Unit Laka Polresta Deli Serdang bahwasanya Unit Laka Deli Serdang terbagi atas: Kanit Laka yang membawahi 2 Kasubnit. Lalu, di bawah Kasubnit terdapat 3 regu dibantu 1 Bamin. Pada tahap penyidikan diperlukan pekerjaan yang relatif membutuhkan aktivitas lebih intens. Apalagi, jika pelakunya masih belum ditemukan. Tentunya biaya-biaya yang dibutuhkan jauh lebih besar lagi. Sementara selama ini, keluhan yang kelihatannya klasik adalah selalu kurangnya anggaran/keuangan maupun sarana

---

<sup>18</sup> Menurut Edmon Makarim, bahwasanya pengaturan Rencana Peraturan Pemerintah mengenai tata cara permintaan dan pemberian rekaman informasi sebagaimana diperintahkan Pasal 42 ayat (3) UU Telekomunikasi belum juga dilaksanakan. Lebih lanjut lihat: Edmon Makarim, "Analisis Terhadap Kontroversi Rancangan Peraturan Pemerintah Tentang Tata Cara Intersepsi Yang Sesuai Hukum (*Lawful Interception*)", *Jurnal Hukum dan Pembangunan Tahun ke-40 No. 2, April-Juni, (2010)*, hlm. 219-251.

dan prasarana, sebagaimana dikeluhkan oleh setiap Anggota Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang.

**Tabel 1. Anggaran/Keuangan Satlantas Polresta Deli Serdang 2016 – 2020**

No.	Tahun	Jlh Kss Menonjol	Anggaran Lidik/Sidik	Jlh Kss Tidak Menonjol	Anggaran Lidik/Sidik
1.	2016	4	Rp. 27.168.000,-	90	Rp. 24.161.000,-
2.	2017	4	Rp. 27.168.000,-	22	Rp. 30.910.000,-
3.	2018	4	Rp. 27.168.000,-	68	Rp. 20.376.000,-
4.	2019	4	Rp. 27.168.000,-	89	Rp. 26.967.000,-
5.	2020	4	Rp. 27.168.000,-	15	Rp. 21.750.000,-

Sumber : DIPA Satlantas Polresta Deli Serdang TA. 2017 s.d. 2020.

Fasilitas lain yang dituntut adalah adanya Laboratorium Forensik (Labfor). Saat ini, Polresta Deli Serdang masih belum memiliki Labfor sendiri, padahal pembuktian terhadap terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas, misalnya membutuhkan waktu yang cepat dan akurat. Dalam prakteknya, selama ini berkoordinasi dengan pihak Rumah Sakit, maupun Labfor Polri Cabang Medan, yang berkedudukan di Polda Sumut, Jalan S.M. Raja Km. 10,5 No. 60, Medan.

### **Hambatan Budaya Hukum**

#### **1. Budaya Permintaan Agar Pelaku Dihukum Berat**

Dalam penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian di wilayah hukum Polresta Deli Serdang, mengalami hambatan budaya hukum dari perspektif partisipasi masyarakat. Dalam menanggapi kasus-kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian, pada umumnya masyarakat menunjukkan reaksi yang keras. Hasil pengamatan (*observasi*) di wilayah hukum Polresta Deli Serdang, bahwasanya masyarakat selaku korban selalu meminta kepada Penyidik Satlantas Polresta Deli Serdang untuk mempersangkakan pelaku dengan ketentuan sanksi pidana yang berat, yaitu: Pasal 310 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) *jo.* Pasal 312 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang ancaman hukumannya 6 (enam) tahun penjara, dan denda Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

## 2. Budaya Rendahnya Partisipasi Masyarakat Dalam Memberikan Keterangan Saksi

Di satu sisi, masyarakat sebagai korban selalu menginginkan agar pelaku diancam dengan sanksi pidana yang ancamannya berat, akan tetapi di sisi lain adanya budaya hukum dalam kaitannya dengan partisipasi masyarakat terhadap penyidikan pelanggaran lalu lintas masih rendah. Hal ini disebabkan, terdapat stigma yang berkembang di masyarakat, bahwasanya berurusan dengan Kepolisian selalu membawa dampak buruk dan selalu dipersulit, sehingga masyarakat enggan untuk memberikan keterangan sebagai saksi dalam kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian di wilayah hukum Polresta Deli Serdang.

Selain budaya hukum keengganan untuk menjadi saksi ataupun melaporkan kejadian tindak pidana, masyarakat di wilayah hukum Polresta Deli Serdang berdasarkan hasil studi lapangan (*field research*), bahwasanya terungkapnya kasus-kasus tindak pidana lalu lintas, biasanya dilaporkan, ketika: a) Akibat Kecelakaan Lalu Lintas, Korban Mengalami Luka Berat dan/atau Meninggal Dunia; b) Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Dilakukan Bersamaan Dengan Kejahatan Lainnya; dan c) Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Diketahui Masyarakat Luas dan Menjadi Viral di Media Sosial. Berdasarkan ketiga hal tersebut, dalam kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian, partisipasi masyarakat sebenarnya dapat dilihat dari usaha yang dilakukan dengan menolong korban dan upaya untuk menangkap pelaku dengan spontan. Akan tetapi, ketika Petugas Satlantas sudah berada di lapangan, sulit untuk membujuk saksi-saksi yang melihat dan mendengar kecelakaan lalu lintas tersebut untuk datang memberikan keterangan sebagai saksi di Kantor Polisi Polresta Deli Serdang.

Penegakan hukum dalam konteks penyelidikan dan penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian, maka terhadap pelaku akan dilakukan penyidikan lebih lanjut. Setelah terhadap tersangka pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan meninggal dunia tersebut dilakukan pemeriksaan, maka penyidik melakukan pemberkasan dan pelimpahan perkara, barang bukti dan tersangkanya kepada Penuntut Umum (P-21 Tahap 2).

Kendala penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang melarikan diri adalah sulitnya mendapatkan saksi mata yang melihat pada saat pertama terjadinya kecelakaan. Sulitnya mendapatkan keterangan saksi di tempat kejadian kecelakaan. Kendala lain, yaitu ada juga yang pelakunya meninggal dunia.

Selain itu, pelaku pelanggaran lalu lintas melarikan diri atau dikenal dengan tabrak lari, sehingga penyidikan terhadap pelaku lalu lintas menjadi terhambat dikarenakan untuk melakukan pencarian terhadap pelaku yang melarikan diri.

## **Upaya Satlantas Polresta Deli Serdang Mengatasi Hambatan Penyidikan Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Menyebabkan Kematian di Polresta Deli Serdang**

### ***Upaya Substansi Hukum***

#### **1. Melakukan Koordinasi Lintas Instansi**

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 24 dan Pasal 273 menjelaskan frase “*penyelenggara jalan*”. Penyelenggara jalan yang dimaksudkan dalam Undang-undang tersebut tidak menyebutkan siapakah penyelenggara jalan yang sesungguhnya. Ketidajelasan siapa “*Penyelenggara Jalan*” berdasarkan Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut menjadikan kendala dalam bidang substansi hukum.

Penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yaitu: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan”. Keempat unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut: 1) “Manusia; 2) Kendaraan; 3) Jalan; dan 4) Lingkungan”.<sup>19</sup> Penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan jalan rusak, dalam Pasal 273, menjelaskan “*setiap penyelenggara jalan yang tidak memperbaiki jalan yang rusak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas*”. Dari ketentuan pasal tersebut menyebutkan bahwa subjeknya adalah penyelenggara jalan. Bentuk dari penegakan hukum berupa jalannya suatu peraturan demi terciptanya keadilan, kemanfaatan dan kepastian dari hukum itu sendiri.

Hukum merupakan seperangkat peraturan yang di dalamnya terdapat sanksi. Mengacu pada Pasal 273 *jo.* Pasal 24 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “*penyelenggara jalan*” merupakan subjek dari tindak pidana. Istilah “*penyelenggara jalan*” telah dimunculkan oleh pembuat undang-undang mengenal kewajiban penyelenggara jalan memperbaiki jalan-jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dan sebagai upaya paksa untuk memberikan kepatuhan kepada penyelenggara jalan guna melaksanakan kewajibannya untuk memperbaiki jalan yang rusak kemudian diatur ketentuan pidana dalam Pasal 273 ayat (1).

---

<sup>19</sup> Bima Anggarasena, “Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum”, *Tesis*, Program Studi (S2) Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang, 2010.

Peraturan perundang-undangan pidana selalu mengatur tentang tindak pidana, begitu pula dengan tindak pidana yang diatur terhadap penyelenggara jalan. Menurut Moeljatno, "Tindak 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". Untuk mengetahui adanya tindak pidana, maka pada umumnya dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan pidana tentang perbuatan-perbuatan yang dilarang dan disertai dengan sanksi. Dalam rumusan tersebut ditentukan beberapa unsur atau syarat yang menjadi ciri atau sifat khas dari larangan tadi sehingga dengan jelas dapat dibedakan dari perbuatan lain yang tidak dilarang. Perbuatan pidana menunjuk kepada sifat perbuatannya saja, yaitu dapat dilarang dengan ancaman pidana kalau dilanggar.<sup>20</sup>

Beberapa faktor yang menjadi penghambat penegakan hukum terhadap aturan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diutarakan oleh Penyidik Polresta Deli Serdang (Hasil wawancara dengan Aiptu. Sucipto, Penyidik Laka Polresta Deli Serdang).

1. "Kurangnya pengetahuan pada masyarakat terkait UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Tidak adanya laporan terkait kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak, karena yang sering ditemui adalah pengendara menabrak pengendara lain, dalam hal ini pengendara menghindari jalan rusak yang kemudian menabrak pengendara lain dan dimintai tanggung jawab kepada pihak yang menabrak.
3. Ketika dikonfirmasi kepada pihak BKN terkait jalan rusak dari Pihak BKN menyatakan bahwa kurangnya dana terhadap perbaikan jalan tersebut.
4. Ketika melakukan peninjauan jalan rusak ditemukan tidak adanya rambu atau tanda peringatan, setelah di konfirmasi pihak BKN bahwa mereka telah memasang rambu atau tanda peringatan di jalan rusak tersebut tetapi ketika dipasangnya tanda peringatan masyarakat mencabutnya.
5. Ketika untuk perbaikan jalan rusak pihak BKN melakukan lelang untuk perbaikan jalan kepada kontraktor sehingga pihak BKN tidak mempunyai tanggung jawab lagi terhadap jalan yang di perbaiki dan ketika jalan yang diperbaiki lambat laun akan rusak maka pihak BKN tidak memiliki tanggung jawab jadi yang memiliki tanggung jawab ketika jalan tersebut rusak adalah orang atau kontraktor yang memperbaiki jalan
6. Anggaran dan Kewenangan".

Berdasarkan hasil studi lapangan (*field research*) dengan alat pengumpulan data berupa observasi pada Satlantas Polresta Deli Serdang, ditemukan faktor-faktor penyebab terjadinya

---

<sup>20</sup> Dewa Arya Lanang Raharja, "Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana", *Udayana Master Law Journal*, Vol. 6.1, (2017).

kecelakaan yang menyebabkan kematian, salah satu diantaranya adalah faktor marka jalan. Dalam hal ini, yaitu faktor jalan dan lingkungan yang tidak adanya dibangun marka pembatas jalan sehingga bagi pengguna jalan dapat lebih berhati-hati untuk tidak melewati pembatas jalan untuk mendahului kendaraan di depannya.

Adapun upaya yang dilakukan Satlantas Polresta Deli Serdang terkait dengan hambatan substansi hukum tersebut dalam kaitannya dengan penyelenggara jalan adalah dengan menjalin hubungan kerjasama dengan pemangku kepentingan (*stakeholders*). Pemangku kepentingan tersebut adalah Pemerintah Kabupaten Deli Serdang, khususnya Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum. Terkait dengan pembangunan jalan rusak dan marka jalan. Pembangunan tersebut ditujukan untuk keselamatan para pengguna jalan. Pembangunan marka jalan penting untuk menghindari kendaraan bermotor yang akan menyalip ada batasannya. Hal ini untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian.

## **2. Menjalinkan Hubungan Baik Dengan Provider Telepon Selular**

Dalam kaitannya dengan tidak ada pengaturan mengenai prosedur pengambilan data elektronik, maka Satlantas Polresta Deli Serdang melakukan upaya menjalin hubungan baik dengan Provider Telepon Seluler. Hubungan baik tersebut dibangun dengan tujuan untuk membantu Penyidik mendapatkan data-data dan posisi pemilik nomor telepon pelaku kasus pelanggaran lalu lintas. Sehingga dapat dilakukan upaya paksa berupa penangkapan.

Dalam tingkat penyelidikan dan penyidikan, terkait dengan pengambilan informasi elektronik dari provider belum ada peraturan pelaksanaannya. Jika, berangkat dari Pasal 184 KUHAP, maka "informasi elektronik" tidak termasuk ke dalam alat bukti yang sah. Namun, apabila berangkat dari Pasal 5 ayat (2) UU ITE dan Penjelasannya, maka "informasi elektronik" dikategorikan sebagai "perluasan alat bukti yang sah". Informasi elektronik (dalam hal ini "*Cell Data Record*") yang didapat dari provider, selanjutnya pegawai dari provider tersebut akan diperiksa sebagai ahli yang menerangkan *Cell Data Record* (CDR) tersebut sebagai informasi elektronik. Terkait dengan informasi elektronik berupa hasil *cloning* handphone dari "*Cellebrite*

---

UFED 4PC”,<sup>21</sup> dapat dicetak menjadi alat bukti surat yang dalam perspektif UU ITE disebut “data elektronik”.<sup>22</sup>

Data elektronik ini yang didapat tersebut juga harus dijelaskan oleh ahli digital forensik agar menjadi bukti yang sah berdasarkan Pasal 184 KUHAP dan Pasal 5 ayat (2) UU ITE beserta Penjelasannya. Ahli yang menjelaskan alat bukti digital (*digital evidence*) tersebut, harus membuat laporan terhadap analisis yang dilakukannya. Laporan inilah yang dilampirkan menjadi bukti surat berdasarkan Pasal 184 KUHAP. Selain itu, laporan ahli digital forensik ini juga dapat digunakan di depan persidangan, jika perkara sudah memasuki tahap penuntutan di pengadilan.<sup>23</sup>

Dalam hal bukti-bukti yang digunakan adalah bukti digital (*digital evidence*), maka dibutuhkan ahli forensik untuk memaparkannya di hadapan majelis hakim. Kegiatan yang dilakukan penyidik untuk membeberkan hasil temuannya kepada pihak berwajib atau di pengadilan. Biasanya presentasi data dilakukan oleh seorang ahli forensik untuk menjelaskan hal-hal yang sulit dipahami oleh kalangan umum, sehingga data-data tersebut dapat membantu proses penyidikan untuk menemukan tersangkanya.<sup>24</sup>

Hasil pemeriksaan untuk tiap-tiap barang bukti tersebut dalam suatu laporan teknis. Bentuk dari laporan tersebut adalah Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Laboratoris Kriminalistik yang bersifat “*pro-justisia*” sehingga dapat dipakai sebagai alat bukti hukum yang sah di pengadilan. Dikarenakan sifatnya resmi, maka BAP tersebut dapat dikeluarkan, jika ada permintaan secara tertulis dari Satuan Kerja yang menyerahkan barang bukti elektronik untuk diperiksa, dimana surat tersebut ditujukan kepada Kepala Puslabfor (Pusat Laboratorium Forensik). Karena BAP tersebut pada akhirnya akan dibawa ke persidangan/pengadilan, maka gaya bahasa yang digunakan dalam laporan harus sesederhana mungkin tanpa menghilangkan makna esensialnya. Hal ini dimaksudkan agar majelis hakim, jaksa penuntut umum dan/atau penasihat hukum terdakwa dapat memahami secara benar proses dan hasil pemeriksaan/analisa

---

<sup>21</sup> Cellebrite, *UFED 4PC: The UFED Software-Based Mobile Forensic Solution*, (Jakarta : Cellebrite, 2013), hlm. 2.

<sup>22</sup> Martuasah H. Tobing, “Analisis Yuridis Penggunaan Teknologi Dalam Proses Penyelidikan dan Penyidikan Untuk Mengungkap Tindak Pidana Pembunuhan Berencana (Studi Kasus Pembunuhan Berencana Terhadap Korban An. Indra Gunawan Alias Kuna)”, *Tesis*, Program Studi (S2) Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 2019, hlm. 89.

<sup>23</sup> *Ibid.*, hlm. 89-90.

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm. 90.



digital forensik. Mereka bukan seorang ahli digital forensik yang bisa memahami tentang digital forensik secara menyeluruh.<sup>25</sup>

Digital forensik merupakan teknik ilmiah yang meneliti perangkat digital dalam membantu pengungkapan berbagai macam kasus kejahatan. Tahapan-tahapan yang dilakukan pada digital forensik, meliputi : 1) “Penanganan di awal TKP; 2) Penanganan di Laboratorium; 3) Pembuatan Laporan; 4) Presentasi di Pengadilan”. Pada dasarnya penggunaan data elektronik, maupun informasi elektronik sebagai bukti digital (*digital evidence*) dalam penyelidikan dan penyidikan tindak pidana adalah untuk pemenuhan 2 (dua) alat bukti yang cukup sesuai dengan Pasal 184 KUHP. Hal ini agar pelaku dapat diajukan ke depan persidangan peradilan pidana untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya.

Dalam konteks penggunaan alat bukti digital dalam kasus pelanggaran lalu lintas adalah untuk membuat terang dan jelas suatu peristiwa pidana. Kegunaannya adalah untuk menemukan keberadaan lokasi dari pelaku tabrak lari yang biasanya, penyidik kesulitan untuk mencari keberadaan tersebut.

### ***Upaya Struktur Hukum***

Dalam upaya struktur hukum untuk mengatasi hambatan keterbatasan pengetahuan dan keterampilan melakukan pelacakan terhadap pelaku kasus pelanggaran lalu lintas, yaitu: dengan meminta bantuan kepada Petugas-petugas yang paham untuk melakukan pelacakan tersebut. Biasanya, sesama petugas saling bantu dan bahu-membahu dalam melakukan penyelidikan dan penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas. Hal ini merupakan bentuk hal yang positif dalam lidik & sidik pelanggaran lalu lintas.

Selain itu, terkait dengan ketiadaan Laboratorium Forensik (Labfor) di Polresta Deli Serdang, maka upaya yang dilakukan adalah mengirimkan bukti-bukti yang akan diperiksa secara forensik ke Laboratorium Forensik Polri Cabang Medan. Labfor Polri Cabang Medan tersebut berkedudukan di Mapolda Sumut. Hanya saja kendala yang dihadapi jika mengirimkan bukti-bukti untuk diperiksa secara forensik kepada Labfor Cabang Medan adalah memakan waktu yang lama dalam pemeriksaannya. Sebab, pemeriksaan harus mengantri dikarenakan

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 92.

adanya bukti-bukti dari Polres-polres lain di jajaran Polda Sumut. Labfor di Sumatera Utara hanya ada satu saja.

### ***Upaya Budaya Hukum***

Dalam konteks upaya mengatasi hambatan budaya hukum terkait penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian di Polresta Deli Serdang adalah dengan memberikan pemahaman mengenai hukum lalu lintas kepada keluarga korban. Penegakan hukum UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus ditegakkan sesuai dengan fakta-fakta / peristiwa-peristiwa yang terjadi di lapangan (SKET Laka Lantas). Memang ketika memberikan penjelasan kepada keluarga korban, Petugas Satlantas selalu menghadapi orang-orang yang berkeluh kesah terhadap keluarganya yang menjadi korban. Namun, dibutuhkan kesabaran sebagai abdi Negara dalam melayani masyarakat.

Adapun upaya Satlantas Polresta Deli Serdang dalam menghadapi hambatan budaya hukum terkait tidak adanya masyarakat yang menyaksikan pelanggaran lalu lintas untuk memberikan keterangan sebagai saksi di Kantor Polisi, maka upaya yang dilakukan adalah Petugas Satlantas langsung mengambil keterangan masyarakat sebagai saksi di Tempat Kejadian Perkara (TKP). Lalu, hasil dari keterangan saksi-saksi tersebut akan dituangkan dalam SKET Laka Lantas yang dapat dijadikan sebagai bukti surat dalam penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian. Dengan langsung meminta keterangan masyarakat yang menyaksikan pelanggaran lalu lintas langsung di lapangan, maka dapat mengatasi hambatan budaya keengganan masyarakat untuk datang ke Kantor Polisi. Selain itu, untuk mengatasi hambatan keengganan masyarakat untuk datang ke Kantor Polisi, upaya yang telah dilakukan adalah melakukan pendekatan kepada masyarakat dengan cara berbagi sembako ataupun makanan kepada pengguna jalan di jalan raya. Hal ini telah dilakukan Satlantas Polresta Deli Serdang, akan tetapi tidak berkelanjutan, hanya insidental saja.

## **4. PENUTUP**

Adapun hambatan dan upaya Satlantas Polresta Deli Serdang dalam penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian ditinjau dari sistem hukum, sebagai berikut: *Pertama*, Substansi Hukum, terdiri dari: Ketidakjelasan badan "Penyelenggara Jalan" berdasarkan Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengakibatkan tumpang tindihnya

pembangunan jalan dan marka jalan; Tidak adanya pengaturan mengenai dasar hukum pengambilan data elektronik dari provider untuk mendukung penyidikan kasus pelanggaran lalu lintas yang pelakunya melarikan diri. (vide: Pasal 42 ayat (2) UU Telekomunikasi dan Penjelasannya). Upaya Substansi Hukum, yaitu: untuk perbaikan jalan-jalan berlobang dan marka-marka jalan, Satlantas Polresta Deli Serdang bekerjasama dengan Pemerintahan Kabupaten Deli Serdang untuk memberitahukan jalan-jalan mana saja yang perlu diperbaiki dan marka-marka jalan mana saja yang butuh disediakan; dan terkait dengan ketiadaan dasar hukum dalam pengambilan data elektronik kepada Provider Telepon Seluler, maka upayanya adalah menjalin hubungan baik kepada Provider-provider tersebut agar selalu dibantu dalam memberikan data-data dan lokasi dari keberadaan pelaku tabrak lari. *Kedua*, Hambatan Struktur Hukum, yaitu: Ketidakmampuan Penyidik Satlantas untuk menggunakan teknologi dalam melakukan pengecekan lokasi/ keberadaan dari pelaku kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian; dan ketiadaan Laboratorium Forensik (Labfor) pada Polresta Deli Serdang, sehingga sulit melakukan analisis forensik terhadap bukti-bukti kasus pelanggaran lalu lintas. Upaya Struktur Hukumnya: meminta bantuan kepada petugas dari Polres-polres lain, atau dari satuan fungsi reskrim dalam melacak keberadaan pelaku; terkait dengan ketiadaan Laboratorium Forensik (Labfor) pada Polresta Deli Serdang, maka upaya yang dilakukan adalah mengirimkan bukti-bukti yang akan diperiksa secara forensik ke Mapolda Sumut. *Ketiga*, Hambatan Budaya Hukum, yaitu: Adanya budaya permintaan keluarga korban agar pelaku dihukum berat; dan budaya rendahnya partisipasi masyarakat dalam memberikan keterangan sebagai saksi yang melihat kasus pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian di Kantor Polisi, sebab adanya stigma yang berkembang di masyarakat bahwasanya berurusan dengan petugas akan menyulitkan. Upaya Budaya Hukum, yaitu: mengatasi budaya hukum terhadap intervensi keluarga korban adalah dengan memberikan pemahaman hukum yang benar kepada keluarga korban bahwasanya setiap peristiwa pidana yang terjadi sudah diatur dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan mengatasi hambatan keengganan partisipasi masyarakat sebagai saksi, maka upayanya adalah Petugas Satlantas langsung mengambil keterangan masyarakat di lokasi TKP.

Disarankan kepada Pengendara Kendaraan Bermotor agar selalu mengutamakan keselamatan dalam berkendara di jalan lintas yang tidak adanya pembatas jalan. Dalam hal ingin mendahului kendaraan di depan, maka sebaiknya memperhitungkan kecepatan, ruang, dan

waktu dari kendaraan bermotor yang dikendarai agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Sebaiknya bagi Masyarakat dalam memberikan keterangan saksi langsung saja di lapangan Tempat Kejadian Perkara (TKP) dilakukan kepada Petugas Satlantas yang sedang bertugas, sebab demi menjaga keutuhan informasi yang didapat dari menyaksikan kecelakaan lalu lintas secara utuh.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku Teks**

- Ali, Achmad., 2002, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Jakarta: Toko Gunung Agung.
- ., 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (JudicialPrudence) Termasuk Interpretasi Undang-undang (Legisprudence)*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Bruggink, JJ., 1999, *Refleksi tentang Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Bungin, Burhan., 2009, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*, Jakarta: Kencana.
- Cellebrite, 2013, *UFED 4PC: The UFED Software-Based Mobile Forensic Solution*, Jakarta: Cellebrite.
- Farid, A. Zainal Abidin., 1995, *Hukum Pidana I*, Cetakan ke-I, Jakarta: Sinar Grafika.
- Friedman, Lawrence M., 2009, *Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial*, Bandung: Nusa Media.
- Hartono, C.F.G. Sunaryati., 1994, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke-20*, Bandung: Alumni.
- Hujbers, Theo., 2007, *Filsafat Hukum Dalam Lintasan Sejarah*, Cetakan ke-XIV, Yogyakarta: Kanisius.
- Kelsen, Hans., 2007, *Teori Hukum Murni: Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*, diterjemahkan oleh Raisul Muttaqien, disunting oleh Nurainun Mangunsong, Bandung: Nusamedia & Nuansa, Cet. III.
- Kusmagi, Marye Agung., 2010, *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Cetakan I, Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Lamintang, PAF., 2011, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Citra Aditya.

- Manan, Bagir., 2004, *Hukum Positif Indonesia: Suatu Kajian Teoritik*, Yogyakarta: FH-Ull Press.
- Marpaung, Leden., 1991, *Unsur-Unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum (Deik)*, Cetakan ke-I, Jakarta: Sinar Grafika.
- Mertokusumo, Sudikno., 1988, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty.
- Moeljatno, 1984, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan ke-II, Jakarta: Bina Aksara.
- Muhammad, Abdulkadir., 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Saleh, Roeslan., 1982, *Pikiran-Pikiran tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soekanto, Soerjono., dan Mamudji, Sri., 2001, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers
- Soemitro, Ronny Hanitjo., 1994, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Cetakan ke-V, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Suharjo, JB., dan Cahyono, B. (Editor), 2012, *Gaya Hidup dan Penyakit Modern*, Cetakan V, Yogyakarta: Kanisius.
- Sulistiono, Adi., *et.al.*, 2006, *Benang Kusut Lalu Lintas*, Jakarta: Pensil.
- Sunggono, Bambang., 2001, *Metode Penelitian Hukum: Suatu Pengantar*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Susantono, Bambang., 2009, *1001 Wajah Transportasi Kita: Jangan Hanya Bisa Mengeluh Macet + Tips Praktis Nyaman dan Aman di Jalan*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sutopo, 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Surakarta: UNS.
- Transport Training Centre, 1983, *Course Notes on Transportation and Traffic Technology*, Philippines: University of the Philippines.
- Wignjosoebroto, Soetandyo., Kasim, Ildhal., *et.al.* (Editor), 2002, *Hukum: Paradigma Metode dan Dinamika Masalahnya*, Jakarta: Elsam dan Huma.

### **Karya Ilmiah**

- Ahmad, Ibrahim., (2018), "Rencana dan Strategi Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat", *Gorontalo Law Review Vol. 1 (1)*, April.
- Anggarasena, Bima., 2010, "Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum", *Tesis*, Program Studi (S2) Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.

- Fathurokhman, Ferry., 2010, "Hukum Pidana Adat Baduy dan Relevansinya Dalam Pembaharuan Hukum Pidana", *Tesis*, Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Firmansyah, 2014, "Pemahaman Hukum Masyarakat Terhadap Pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo", *Disertasi*, Universitas Negeri Makassar, Makassar.
- Hendrawan, M. Budi, dkk., (2015), "Hubungan Antara Kesengajaan Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Seseorang", *USU law Journal Vol. 3.1*, April.
- Hermariza, Uri., 2008, "Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan di Ruas Tol Jakarta – Cikampek", Jakarta: Fakultas Teknik Universitas Indonesia.
- Krisnan, Johny., 2008, "Sistem Pertanggungjawaban Pidana Dalam Perspektif Pembaharuan Hukum Pidana Nasional", *Tesis*, Program Magister Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Mabes Polri, 2001, "Polantas Dalam Angka Tahun 2000", Jakarta: Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia.
- Mahfud MD. Moh., 2009, "Penegakan Hukum dan Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik", *Makalah* pada acara Seminar Nasional dengan tajuk "Saatnya Hati Nurani Bicara" yang diselenggarakan oleh DPP Partai HANURA di Jakarta pada tanggal 08 Januari 2009.
- Raharja, Dewa Arya Lanang., (2017), "Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana", *Udayana Master Law Journal, Vol. 6.1*.
- Sandiyoga, Septi Wahyu., tanpa tahun, "Efektivitas Peraturan Walikota Makassar Nomor 64 Tahun 2011 tentang Kawasan bebas Parkir di Lima Ruas Bahu Jalan Kota Makassar", *Skripsi*, Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Sangki, Agio V., (2012), "Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas", *Jurnal Les Crimen, Vol. 1.1*, Januari-Maret.
- Sutawi, 2006, "Membangun Budaya Keselamatan Jalan", *Makalah*, Lomba Karya Tulis Keselamatan dan Pelayanan Transportasi Harhubnas.
- Taruli, Panjaitan., 1989, "Analisa Kecelakaan pada Lokasi Rawan Kecelakaan di Kota Jakarta", *Karya Tulis*, Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Jakarta.
- Tobing, Martuasah H., 2019, "Analisis Yuridis Penggunaan Teknologi Dalam Proses Penyelidikan dan Penyidikan Untuk Mengungkap Tindak Pidana Pembunuhan Berencana (Studi Kasus Pembunuhan Berencana Terhadap Korban An. Indra Gunawan

Alias Kuna)", Tesis, Program Studi (S2) Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan.

### **Media Massa & Internet**

Berita Online detikOto.com., "Ngeri! 1,35 Juta Nyawa Melayang di Jalan Setiap Tahun", diupload Senin, 17 Februari 2020, <https://oto.detik.com/berita/d-4901387/ngeri-135-juta-nyawa-melayang-di-jalan-setiap-tahun>., diakses Jumat, 04 Juni 2021.

Harian Kompas, "Polri Sebut Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat Pada 2019", diterbitkan Sabtu, 28 Desember 2019.

Majalah Gatra, "Manusia Faktor Utama Penyebab Kecelakaan", diterbitkan Kamis, 03 Januari 2013.

Taufiq, Muhammad., 2011, "Kegagalan KUHAP dalam Menegakkan Keadilan", diterbitkan dalam Harian Jawa Pos, edisi Rabu, 07 Desember 2011.

Website Resmi Korps Lalu Lintas Polri, "Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas", *National Traffic Management Center*, <https://www.lantas.polri.go.id>., diakses Minggu 19 September 2021.

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (*Wetboek van Strafrecht*), Staatsblad 1915-732 Jis. Staatsblad 1917-497, 645 mb. 1 Januari 1918.

Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3209.

Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4168.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025.

Peraturan Pemerintah RI No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas.

Peraturan Kapolri No. 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor.

Peraturan Kapolri No. 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Peraturan Kapolri No. 16 Tahun 2019 tentang Penyidikan Tindak Pidana.