

**KONTRIBUSI KONSEP *DIYAT* DALAM KASUS KECELAKAAN LALU
LINTAS
(STUDI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN)**



SKRIPSI

**DIAJUKAN KEPADA FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN SYARAT-SYARAT MEMPEROLEH
GELAR SARJANA STRATA SATU
DALAM ILMU HUKUM ISLAM**

OLEH:

**MUHAMMAD LUTHFI MUSTHAF
06370015**

PEMBIMBING:

- 1. Dr. OCKTOBERRINSYAH, M.Ag.**
- 2. AHMAD BAHIEJ, S.H.,M.Hum.**

**JINAYAH SIYASAH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2012**

ABSTRAK

Hukum merupakan aturan-aturan yang sengaja dibuat untuk mengatur kehidupan masyarakat dan bersifat memaksa, artinya bahwa setiap warga negara harus mau mematuhi setiap aturan-aturan yang ada. Dengan begitu setiap perbuatan yang melanggar aturan-aturan tersebut sebagai konsekuensinya akan mendapat balasan atau hukuman sebagai reaksi dari keinginan masyarakat terhadap pelaku tindak pidana.

Bentuk sanksi terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan korban meninggal dunia diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berupa pidana penjara dan denda merupakan pertanggungjawaban pelaku terhadap negara sebagai penegak hukum. Sementara yang sebenarnya dirugikan dari kasus itu adalah pihak korban (ahli waris), namun dalam aturan tersebut tidak terdapat perlindungan yang nyata terhadap hak dan kepentingan pihak korban. Seiring dengan perkembangan teori pembedaan yang semakin menuju pada pemulihan hak dan kepentingan korban, maka seharusnya pembenahan-pembenahan dalam aturan hukum yang berlaku. Salah satu dari langkah pembenahan hukum diatas adalah dengan memberlakukan sanksi pidana yang lebih mengena pada kepentingan pihak korban. Dalam pandangan Islam, kecelakaan hingga menyebabkan kematian termasuk dalam pembunuhan karena tersalah dengan sanksi pembayaran *diyat*. *Diyat* sendiri jika dilihat dari teori yang berkembang ternyata lebih menaruh perhatian yang besar terhadap hak dan kepentingan pihak korban kecelakaan.

Berangkat dari paradigma di atas maka penelitian ini mengkaji bagaimana kontribusi sanksi pidana *diyat* dalam menangani kasus kecelakaan dengan menganalisa UU No. 22 Tahun 2009. Untuk menemukan kontribusi sanksi pidana *diyat* tersebut, digunakan teori pembedaan dan hikmah sanksi pidana *diyat*.

Penelitian pustaka ini mencoba untuk mengkaji sejumlah data baik yang bersumber dari UU No. 22 Tahun 2009, KUHP, dan Aturan hukum positif lainnya telah menemukan beberapa kekurangan dari aturan hukum tentang perhatian terhadap pihak korban (Ahli waris korban) dalam kasus kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan kematian.

Dengan menganalisa kemungkinan dimasukkannya nilai-nilai dan makna yang terkandung dalam sanksi pidana *diyat* kedalam hukum positif Indonesia yaitu berupa keharusan bagi pelaku pidana untuk memberikan jaminan kehidupan yang layak bagi ahli waris korban. Bentuk dari jaminan kehidupan tersebut dapat berupa pembayaran tunai kepada ahli waris atau pun dapat berupa pemberian biaya kehidupan sehari-hari dan atau biaya pendidikan ahli waris korban.

Dengan menerapkan sanksi diatas ke dalam hukum positif Indonesia diharapkan akan tercipta keadilan yang merata bagi semua pihak, terutama bagi pihak korban yang selama ini hak dan kepentingannya dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan kematian masih diabaikan. Sehingga nantinya dapat menjadi kontribusi yang nyata dalam sumbangsih pembaharuan hukum pidana Indonesia yang menjunjung tinggi nilai keadilan dan kemanusiaan sesuai dengan perkembangan teori hukum baik dalam hukum positif maupun hukum Islam.

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Muhammad Luthfi Musthafa

Nim : 06370015

Fak/jur : Syari'ah dan Hukum/Jinayah Siyasa

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul : “KONTRIBUSI KONSEP *DIYAT* DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN)” adalah hasil karya saya sendiri dan sepengetahuan saya belum pernah dipublikasikan di instansi manapun.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Yogyakarta, 16 Dzuqaidah 1433
3 Oktober 2012

Yang menyatakan



Muhammad Luthfi Musthafa

NIM : 06370015



SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI/TUGAS AKHIR

Hal : Skripsi Saudara Muhammad Luthfi Musthafa
Lamp :-

Kepada Yth.
Bapak Dekan Fakultas Syari'ah
UIN Sunan Kalijaga
Di Yogyakarta.

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, meneliti, memberikan petunjuk dan mengoreksi serta mengadakan perbaikan seperlunya, maka kami selaku pembimbing berpendapat bahwa Skripsi saudara:

Nama : Muhammad Luthfi Musthafa
NIM : 06370015
Judul Skripsi : KONTRIBUSI KONSEP *DIYAT* DALAM KASUS
KECELAKAAN LALU LINTAS
(STUDI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN)

Sudah dapat diajukan kepada Jurusan Jinayah Siyasah Fakultas Syari'ah dan Hukum Jurusan UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu dalam Ilmu Hukum Islam.

Dengan ini kami mengharapkan skripsi/tugas akhir Saudara tersebut di atas dapat segera dimunaqasyahkan. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 1 Dzulhijjah 1433 H.
17 Oktober 2012 M.

Pembimbing I

Dr.Ocktoberrinsyah, M.Ag.
NIP. 19681020 199803 1 002



SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI/TUGAS AKHIR

Hal : Skripsi Saudara Muhammad Luthfi Musthafa
Lamp :-

Kepada Yth.
Bapak Dekan Fakultas Syari'ah
UIN Sunan Kalijaga
Di Yogyakarta.

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, meneliti, memberikan petunjuk dan mengoreksi serta mengadakan perbaikan seperlunya, maka kami selaku pembimbing berpendapat bahwa Skripsi saudara:

Nama : Muhammad Luthfi Musthafa
NIM : 0370015
Judul Skripsi : KONTRIBUSI KONSEP *DIYAT* DALAM KASUS
KECELAKAAN LALU LINTAS
(STUDI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN)

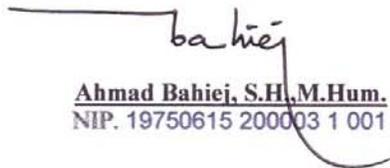
Sudah dapat diajukan kepada Jurusan Jinayah Siyasah Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu dalam Ilmu Hukum Islam.

Dengan ini kami mengharapkan skripsi/tugas akhir Saudara tersebut di atas dapat segera dimunaqasyahkan. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 1 Dzulhijjah 1433 H.
17 Oktober 2012 M.

Pembimbing II


Ahmad Bahiej, S.H., M.Hum.
NIP. 19750615 200003 1 001



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
JURUSAN JINAYAH SIYASAH



Jl. Marsda Adisucipto Telp/Fax. (0275) 5128840 YOGYAKARTA 55281

PENGESAHAN SKRIPSI

Nomor : UIN.02/DSH/PP.00.9/193/2012

Skripsi/Tugas Akhir dengan judul : KONTRIBUSI KONSEP *DIYAT* DALAM KASUS
KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN).

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : Muhammad Luthfi Musthafa.
NIM : 06370015.
Telah dimunaqasyahkan pada : 19 Oktober 2012.
Dengan nilai : 95 (A).

Dan dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Syariah dan Hukum UIN Sunan Kalijaga.

SIDANG DEWAN MUNAQASYAH

Ketua Sidang

Dr. Ocktoberrinsyah, M. Ag.
NIP. 19681020 199803 1 002

Penguji I

Drs. Ahmad Patiroy, M.Ag.
NIP. 19600327 199203 1 003

Penguji II

Dr. H. M. Nur, S.Ag., M. Ag.
NIP. 19700816 199703 1 002

Yogyakarta, 19 Oktober 2012



MOTTO

"Hidup itu perjalanan dari masa lalu, kini dan esok yang lebih baik. "

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله الذي أرسل رسوله بالهدى ودين الحق، ليظهره على الدين كله وكفى
بأنه شهيدا. اشهد ان لا إله إلا الله واشهد أن محمدا عبده ورسوله. اللهم صل وسلم
على محمد وآله وصحبه أجمعين أما بعد:

Puji dan syukur penyusun panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, inayah dan taufik-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan tugas akhir dalam menempuh studi di Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.

Shalawat dan salam semoga tetap terlimpahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang telah membimbing umat manusia ke jalan yang benar dan penuh dengan *nūr* ilahi. Serta keselamatan selalu menaungi keluarganya, sahabatnya serta orang-orang yang selalu mengikuti jalannya.

Kemudian, tak lupa pula penyusun mengucapkan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang telah membantu proses penyusunan skripsi ini, baik berupa bantuan dan dorongan moril ataupun materiil, tenaga maupun pikiran, terutama kepada:

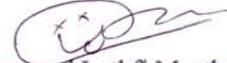
1. Bapak Prof. Dr. H. M. Musa Asy'arie, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Bapak Noorhaidi, M.A., M.Phil., Ph.D. selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Bapak Dr. H. M. Nur, S.Ag., M.Ag. selaku Ketua Jurusan JS dan Bapak Subaidi, S.Ag., M.Si. selaku Sekjur JS.

4. Bapak Drs. H. Abdul Majid, M.Si. selaku Pembimbing Akademik.
5. Bapak Dr. Ocktoherrinsyah, M.Ag., dan Bapak Ahmad Bahiej, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing I dan II, dengan segala kesabaran dan kebesaran hati serta jiwa, telah memberikan bimbingan demi kesempurnaan skripsi ini.
6. Ibu dan Bapak tercinta, yang telah memberikan dorongan, motifasi, do'a serta pengorbanan baik spiritual maupun materiil demi kemajuan pendidikan anaknya. Kakaku M. Hafidh, S.Hi., dan Adikku Arina Luthfi Larasati.
7. Teman-teman JS angkatan 2006, Nur Ahsan Saifurrizal, Galih Prayogi, R. Ahmad Nur, S.Hi., mas Aziz. S.Hi., dan teman-teman yang lain.
8. Teman-teman kos PALUPI (487), Cak Solah, mas Aziz Pendenk, Don Sarpino, dan temen di HARRY KOSTER, simbah Adi, mbah Surip, aki Helly, den Munceng dan semua teman-teman yang tidak dapat penyusun sebutkan satu persatu.

Akhirnya, penyusun sadar bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu saran dan kritik yang konstruktif sangat penyusun harapkan. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan berguna bagi kita.

Yogyakarta, 16 Dzulhijjah 1433 H.
1 November 2012 M.

Penyusun



Muhammad Luthfi Musthafa
NIM. 06370015

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

Transliterasi yang digunakan dalam penulisan skripsi ini, bersumber dari pedoman Arab-Latin yang diangkat dari *Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia*, Nomor 158 Tahun 1987 dan Nomor 0543 b/U/1987, selengkapnya adalah sebagai berikut :

1. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab, yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, dalam tulisan transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf, sebagian dengan tanda, dan sebagian dengan huruf dan tanda sekaligus, sebagai berikut :

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Keterangan
ا	Alif	Tidak dilambangkan	tidak dilambangkan
ب	Ba'	B	be
ت	Ta'	T	te
ث	Sa	Š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	je
ح	Ha	Ḥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	D	de
ذ	Zal	Ž	zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	er
ز	Zai	Z	zet
س	Sin	S	es
ش	Syin	Sy	es dan ye

ص	Sad	Ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Dad	Ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ta	Ṭ	te (dengan titik dibawah)
ظ	Za	Ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	◻Ain	◻	koma terbalik (di atas)
غ	Ghain	G	ge
ف	Fa	F	ef
ق	Qaf	Q	qi
ك	Kaf	K	ka
ل	Lam	L	el
م	Mim	M	em
ن	Nun	N	en
و	Wau	W	we
ه	Ha	H	ha
ء	Hamzah	’	apostrof
ي	Ya’	Y	ya

2. Vokal

a. Vokal tunggal :

Tanda Vokal	Nama	Huruf Latin	Keterangan
َ	Fathah	A	a
ِ	Kasrah	I	i
ُ	Dammah	U	u

b. Vokal Rangkap :

Tanda	Nama	Huruf Latin	Keterangan
يَ	Fathah dan ya	Ai	a-i
وَ	Fathah dan Wau	Au	a-u

Contoh :

كيف ---- *kaifa*

حول ---- *ḥaula*

c. Vokal Panjang (*maddah*)

Tanda	Nama	Huruf Latin	Keterangan
آ	Fathah dan alif	Ā	a dengan garis di atas
يَ	Fathah dan ya	Ā	a dengan garis di atas
يِ	Kasrah dan ya	Ī	i dengan garis di atas
وُ	Dammah dan wau	Ū	u dengan garis di atas

Contoh :

قال ---- *qāla*

قِيل ---- *qīla*

رمى ---- *ramā*

يقول ----

yaqūlu

3. Tā' Marbūṭah

a. Transliterasi *ta' marbūṭah* hidup adalah "t".

b. Transliterasi *ta' marbūṭah* mati adalah "h".

- c. Jika *ta' marbūṭah* diikuti kata yang menggunakan kata sandang "ال" ("al-"), dan bacaannya terpisah, maka *ta' marbūṭah* tersebut ditransliterasikan dengan "h".

Contoh :

روضة الاطفال ----- *rauḍatul aṭfāl*, atau *rauḍah al-aṭfāl*

المدينة المنورة ----- *al-Madīnatul Munawwarah*, atau *al-Madīnah
al- Munawwarah*

طلحة ----- *Ṭalḥatu* atau *Ṭalḥah*

4. Huruf Ganda (*Syaddah* atau *Tasydīd*)

Transliterasi *syaddah* atau *tasydīd* dilambangkan dengan huruf yang sama, baik ketika berada di awal atau di akhir kata.

Contoh :

نزل ----- *nazzala*

البر ----- *al-birru*

5. Kata Sandang *Alif + Lām*

Kata sandang *alif + lām* ditransliterasikan dengan "al" diikuti dengan tanda penghubung "-", baik ketika bertemu dengan huruf *qamariyyah* maupun huruf *syamsiyyah*.

Contoh :

القلم ----- *al-qalamu*

الشمس ----- *al-syamsu*

6. Huruf Kapital

Meskipun tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital, tetapi dalam transliterasi huruf kapital digunakan untuk awal kalimat, nama diri, dan sebagainya seperti ketentuan dalam EYD. Awal kata sandang pada nama diri tidak ditulis dengan huruf kapital, kecuali jika terletak pada permulaan kalimat.

Contoh :

ومحمد الرسول ---- *Wa mā Muḥammadun illā rasūl*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
ABSTRAK	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN NOTA DINAS	iv
HALAMAN PENGESAHAN	vi
MOTTO	vii
KATA PENGANTAR	viii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN	x
DAFTAR ISI	xv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Pokok Masalah	5
C. Tujuan dan Kegunaan	6
D. Telaah Pustaka	7
E. Kerangka Teoretik	9
F. Metodologi Penelitian	18
G. Sistematika Pembahasan	21
BAB II. TINJAUAN UMUM TENTANG SANKSI PIDANA <i>DIYAT</i>	
A. Pengertian Dan Dasar Hukum Disyariatkannya <i>Diyat</i>	23
B. Bentuk Dan Macam <i>Diyat</i>	29
C. <i>Diyat</i> Sebagai Hukuman Pokok Dalam kasus Pembunuhan Tidak sengaja	33

D. <i>Diyat</i> Dan Tujuan Pemidanaan Restoratif	35
E. Hikmah Disyariatkannya Sanksi Pidana <i>Diyat</i>	38
BAB III. TINJAUAN UMUM TENTANG ATURAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS DALAM UU NO. 22 TAHUN 2009	
A. Latar Belakang Aturan Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Karena Kelalaian.	41
1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas.....	41
2. Aturan Pidana Kecelakaan Lalu Lintas.....	44
B. Hak Korban Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas	49
C. Pertanggungjawaban Pelaku Tindak Pidana Kelalaian Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas.....	53
BAB IV. KONSEP <i>DIYAT</i> DALAM KECELAKAAN (KONTRIBUSI ALTERNATIF SANKSI <i>DIYAT</i> DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS)	
A. <i>Diyat</i> dan ganti kerugian dalam perspektif perbandingan	62
B. <i>Diyat</i> dalam kecelakaan lalu lintas	65
C. Kontribusi konsep <i>diyat</i> dalam pembaharuan hukum pidana Indonesia	70
BAB IV. PENUTUP	
A. Kesimpulan	77
B. Saran	78
DAFTAR PUSTAKA	80

LAMPIRAN-LAMPIRAN

I. Halaman Terjemahan	I
II. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.....	III
III. Curriculum Vitae	XLII

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.

Di dalam Islam, hukuman tidak berangkat dari pendapat manusia atau kesepakatan manusia belaka. Karena apa yang ada dalam pandangan manusia memiliki keterbatasan. Seringkali apa yang dalam pandangan manusia baik, pada hakikatnya belum tentu baik. Demikian juga, apa yang dalam pandangan manusia buruk, hakikatnya belum tentu buruk. Sehingga bagi umat Islam, harus mengembalikan penilaian baik atau buruk, terpuji dan tercela menurut pandangan syariat.

Hukum Pidana Islam merupakan terjemahan dari kata *fiqh jinayah*. *Fiqh jinayah* adalah segala ketentuan hukum mengenai tindak pidana atau perbuatan kriminal yang dilakukan oleh orang-orang *mukallaf* (orang yang dapat dibebani kewajiban), sebagai hasil dari pemahaman atas dalil-dalil hukum yang terperinci dari Al-Qur'ān dan Hadis.¹ Tindak kriminal adalah tindakan-tindakan kejahatan yang mengganggu ketentraman umum serta tindakan melawan peraturan perundang-undangan yang bersumber dari Al-Qur'ān dan Hadis.

¹Dede Rosyada, *Hukum Islam dan Pranata Sosial* (Jakarta: Lembaga Studi Islam dan Kemasyarakatan, 1992), hlm. 86.

Hukum Pidana Islam merupakan syariat Allah yang mengandung kemaslahatan bagi kehidupan manusia baik di dunia maupun akhirat.² Perbuatan-perbuatan yang dilarang dalam Hukum Pidana Islam, dikenal dengan sebutan *jarimah* atau perbuatan pidana. Tiap-tiap *jarimah* harus mempunyai unsur-unsur yang harus dipenuhi, yaitu nas yang melarang perbuatan atau yang diancam hukumannya.³ Walaupun demikian jelasnya ancaman hukuman yang telah ditetapkan oleh syara berupa *hadd*, *Qisas Diyat* dan *ta'zir*⁴ akan tetapi masih banyak orang yang melakukan perbuatan yang dilarang atau meninggalkan perbuatan yang diperintahkan oleh Allah SWT.

Dalam Islam, hukuman yang setimpal dengan perbuatannya kepada pelaku tindak pidana dinamakan *uqubah Qisas diyat*. Hukuman ini sebagai bukti bahwa Islam sangat melindungi jiwa, harta dan keselamatan manusia, adanya hukuman ini akan membuat seseorang berfikir beberapa kali sebelum melakukan perbuatan pembunuhan ataupun penganiayaan.

Jarimah Qisas diyat merupakan hak perorangan yang didalamnya peranan pihak korban sangat besar dalam penjatuhan hukuman tersebut. Dalam kasus pembunuhan sengaja pelaku dapat terbebas dari hukuman pokok berupa *Qisas* jika mendapat pemaafan dari pihak keluarga atau ahli waris korban dan sebagai gantinya pelaku harus membayar *diyat* kepada pihak

² Zainuddin Ali, *Hukum Pidana Islam* (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 1.

³ Ahmad Hanafi, *Asas-Asas Hukum Pidana Islam*, (Jakarta: Bulan Bintang, 1967), hlm. 4.

⁴ *Hadd* adalah suatu hukuman yang telah ditentukan oleh syara sehingga terbatas jumlahnya. Sedangkan *ta'zir* adalah hukuman yang belum terdapat di dalam syara sehingga hukuman ini ditentukan oleh penguasa.

keluarga atau ahli waris korban. Sedang dalam kasus pembunuhan tidak disengaja hukuman pokoknya adalah *diyat* dan *kafarat*⁵. Dari sini dapat dilihat bahwa Islam sangat melindungi hak korban kelanjutan kelangsungan hidup korban jika terjadi cacat tetap atau kelangsungan hidup para ahli waris korban jika korban dalam pembunuhan tidak disengaja merupakan tulang punggung keluarga, oleh karena itu *jarimah diyat* memuat nilai pertanggungjawaban langsung pelaku kepada pihak korban atau ahli waris korban karena dalam kasus tersebut berakibat kerugian langsung terhadap korban dalam dua sisi. Pertama korban merasa kehilangan orang yang dicintainya dan kedua kehilangan orang yang mencarikan nafkah hidupnya. Oleh karena itu Islam menetapkan *diyat* untuk meringankan beban nafkah keluarga dan sedikit meringankan kesedihan hati mereka.⁶

Demikian juga dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang di dalam hukum Islam masuk dalam jenis pembunuhan tidak disengaja semestinya pihak ahli waris mau korban sendiri harus mendapat perhatian dari pelaku tindak kelalaian hingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini sebagai wujud keadilan dan pertanggungjawaban pelaku terhadap pemulihan kondisi pihak korban baik secara moril maupun materiel. Kasus demikian dalam hukum Islam diatur dengan *jarimah diyat*. Sementara dalam hukum positif Indonesia

⁵ Abdurrahman al-Maliki, *Nizam al-Uqubat*, (Daar al-Ummah, 1990), hlm. 159.

⁶ Makrus Munajat, *Dekonstruksi Hukum Pidana Islam*. (Jogjakarta : Logung Pustaka, 2004), hlm. 131.

kasus tersebut diatur dalam KUHP dan UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Delik *culpa* atau kelalaian di Indonesia diatur dalam BAB XXI KUHP tentang menyebabkan mati atau luka karena kealpaannya, dalam bab ini terdapat aturan mengenai kelapaaan secara umum dan disertai saknsi atas pelanggaran terhadap aturan tersebut, namun seiring perkembangan zaman pasal-pasal dalam bab ini kurang relevan karena bersifat represif tanpa adanya perhatian terhadap korban dari tindak pidana kelalaian. Namun demikian usaha untuk memperbaharui peraturan perundang-undangan terus berkembang dengan terbitnya Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang lebih spesifik mengatur tentang lalu lintas, pelanggaran lalu lintas dan juga aturan pidana dalam kasus kecelakaan karena kelalaian, baik aturan mengenai hak korban kecelakaan lalu lintas kewajiban pelaku tindak kelalaian dalam kasus tersebut dan aturan pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Namun demikian Undang-undang tersebut kurang menyentuh pertanggungjawaban pelaku terhadap pihak korban atau ahli waris korban, karena dalam Pasal 240, undang-undang tersebut menyebutkan hak korban adalah mendapatkan pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan Lalu Lintas dan atau Pemerintah, mendapat ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas; dan, mendapat santunan kecelakaan lalu

lintas dari perusahaan asuransi.⁷ Sementara kewajiban pelaku dalam kasus kecelakaan lalu lintas terhadap korban sebagaimana diatur dalam Pasal 235 Undang–Undang tersebut hanya berupa bantuan terhadap ahli waris korban berupa biaya pemakaman korban jika meninggal dunia dan bantuan pengobatan jika terjadi luka berat. Ketentuan pidana terhadap pelaku yang diatur dalam Pasal 310 Undang–Undang tersebut masih berupa pidana penjara dan denda, jika di telaah lebih lanjut aturan undang–undang tersebut yang spesifik mengatur tentang kasus kelalaian, hak korban dan, pertanggungjawaban pelaku terhadap korban atau ahli waris dalam kecelakaan lalu lintas masih terkesan kaku dan kurang memperhatikan kepentingan korban ataupun ahli waris korban. Dalam hal ini menyangkut perlindungan jiwa dan kelangsungan hidup bagi pihak ahli waris korban apabila yang menjadi korban dalam kasus kecelakaan tersebut sebagai tulang punggung keluarga. Dengan memasukkan nilai-nilai diyat dalam aturan mengenai pidana kecelakaan lalu lintas maka diharapkan setelah terjadi peristiwa kecelakaan pihak ahli waris korban mendapat penghidupan yang kembali seperti keadaan sebelumnya.

B. Pokok Masalah.

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan tersebut, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan dikaji dalam studi ini sebagai berikut :

⁷ Pasal 240 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1. Bagaimana bentuk perhatian terhadap hak dan kepentingan pihak korban kecelakaan lalu lintas menurut konsep *diyat*?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pelaku tindak pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas menurut konsep *diyat*?

C. Tujuan dan Kegunaan.

1. Tujuan Penelitian.

Sesuai dengan pokok masalah yang dirumuskan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah

- a. Untuk mengetahui hak korban dan ahli waris korban yang diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Umum dengan hak korban dan ahli waris korban menurut hukum pidana Islam.
- b. Untuk mengetahui kemungkinan integrasi konsep pidana *diyat* menurut hukum pidana Islam kedalam sistem hukum pidana di Indonesia.

2. Kegunaan penelitian.

Hasil penelitian ini mengungkap segi-segi persamaan dan perbedaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Jalan Umum dan *diyat* menurut hukum pidana Islam, serta relevansi antara keduanya dalam konteks kondisi masyarakat Indonesia dewasa ini, diharap berguna :

- a. Untuk memperkaya khasanah keilmuan dibidang hukum, khususnya menyangkut kasus pidana kecelakaan menurut hukum positif Indonesia dan hukum Pidana Islam, dan sekaligus dalam rangka mengembangkan wawasan studi hukum pidana melalui hukum Islam sebagai sumber hukum.
- b. Sebagai sumbangan pemikiran dan bahan pertimbangan dalam usaha pembaharuan hukum nasional, khususnya dalam merumuskan bentuk-bentuk pidana.

D. Telaah Pustaka.

Pemikiran kritis yang dibangun dan dikembangkan di sini, diharapkan dapat merangsang minat kalangan intelektual muslim serta peneliti lainnya untuk melakukan kajian dan analisis yang komprehensif terhadap konsep hukum pidana Islam yang tentunya relevan dengan kehidupan umat manusia khususnya di Indonesia. Untuk mengetahui sejauh mana objek penelitian dan kajian mengenai masalah *Diyat*, peneliti telah melakukan telaah terhadap beberapa literatur. Hal ini untuk memastikan apakah ada penelitian yang sama dengan tema dan isi kajian yang sama sehingga tidak terjadi pengulangan yang sama dengan penelitian sebelumnya.

Dalam penelaahan terhadap sejumlah literatur, peneliti telah menemukan objek yang sama. Seperti karya Resman Junaidi dalam skripsinya

yang berjudul “Pidana Denda Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Positif Dan *Diyat* Menurut Hukum Pidana Islam (Studi Komparatif)”⁸ dalam karyanya menjelaskan tentang *diyat* secara umum kemudian dibandingkan dengan pidana denda, sedang *diyat* tersebut ditekankan pada pencapaian keadilan dari kedua pihak yang bermasalah, sehingga dapat dikatakan bahwa *diyat* diposisikan sebagai hukuman alternatif dalam penanganan kasus pidana terutama yang menyangkut hak manusia baik itu karena kesengajaan atau pun karena ketidaksengajaan. Skripsi tersebut menjelaskan *diyat* secara luas dan kemudian dikombinasikan dengan kemungkinan penerapannya dalam Hukum Positif Indonesia.

Karya Agus Wibowo “Kajian filsafat hukuman Islam tentang hukuman *Qisas diyat* terhadap kasus pembunuhan”,⁹ membahas gambaran umum mengenai *Qisas diyat* dan filsafat hukum Islam terkait nilai-nilai keadilan *Qisas diyat* terhadap kasus pembunuhan serta membicarakan tentang nilai moralitas.

Karya Hidayat “Nilai-nilai keadilan dalam *Qisas diyat*”,¹⁰ membahas tentang nilai keadilan hukum *Qisas diyat* atas kebebasan jiwa, persamaan

⁸ Resman Junaidi , “Pidana Denda Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Positif Dan *Diyat* Menurut Hukum Pidana Islam (Studi Komparatif), *skripsi* S1 Univesitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2003).

⁹ Agus Wibowo “Kajian filsafat Hukum Islam Tentang Hukuman *Qisas* *Diyat* Terhadap Kasus Pembunuhan” *skripsi* S1 Univesitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2006).

¹⁰ Hidayat “Nilai-Nilai Keadilan Dalam *Qisas* *Diyat*” *skripsi* S1 Univesitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2003).

manusia serta jaminan sosial masyarakat terhadap kelangsungan hidup manusia. Sama seperti skripsi diatas juga membahas tentang pengertian *Qiṣaṣ diyat* dan gambaran umumnya, namun skripsi ini lebih menitik beratkan pada nilai-nilai keadilan *Qiṣaṣ diyat* dilihat dari dimensi moral, keadilan, kemanusiaan

Dari beberapa karya dan penelitian yang dikemukakan di atas, penulis belum menemukan karya yang secara spesifik membahas tentang kontribusi konsep *diyat* terhadap kasus kecelakaan lalu lintas. Hal inilah yang menjadikan tema tersebut menarik untuk dikaji mengingat perkembangan pemikiran hukum sangat cepat dan semakin menuju pada nilai-nilai keadilan yang kompleks seiring dengan perkembangan zaman.

E. Kerangka Teoritik.

Untuk pembahasan skripsi ini penyusun akan menggunakan dua kerangka pemikiran sebagai landasan teoritis yang mengantarkan arah pembahasan. Pertama tentang tujuan pembedanaan, kedua mengenai konsep pertanggungjawaban pidana.

1) Tujuan pembedanaan.

Perkembangan pemikiran tentang teori pembedanaan terus berkembang seiring kebutuhan dalam bentuk kejahatan dan pelanggaran yang semakin kompleks. Hukum pidana Islam, sebagai realisasi dari hukum

Islam itu sendiri, menerapkan hukuman dengan tujuan untuk menciptakan ketentraman individu dan masyarakat serta mencegah perbuatan-perbuatan yang bisa menimbulkan kerugian terhadap anggota masyarakat, baik yang berkenaan dengan jiwa, harta, maupun kehormatan.¹¹ Tujuan pemberi hukuman dalam Islam sesuai dengan konsep tujuan umum disyariatkan hukum, yaitu untuk merealisasi kemaslahatan dan sekaligus akan ditegakkannya keadilan.¹²

Dalam hukum pidana Islam seperti yang dikemukakan Abu Zahrah bahwa pada dasarnya tujuan pemidanaan terutama dalam konteks *Qiṣaṣ diyat* adalah untuk mendidik individu, menciptakan keadilan di tengah masyarakat dan menciptakan kemaslahatan di tengah masyarakat.¹³ Dengan tujuan pemidanaan tersebut maka masyarakat diharapkan dapat menahan diri untuk tidak melakukan perbuatan kriminal terutama dalam hal pembunuhan baik sengaja, semi sengaja maupun tidak sengaja.

Pemikiran mengenai teori pemidanaan dalam Islam tidak lepas dari nilai-nilai dan norma dalam Islam itu sendiri, teori Islam tentang pemidanaan merupakan suatu kepercayaan yang berasal dari petunjuk Tuhan yang ada dalam Al-Qur'ān.¹⁴ Dari beberapa kajian terhadap nash-

¹¹ Ahmad Hanafi, *Asas...*, hlm 255.

¹² Makhrus Munajat, *Fiqh Jinayat*, (Yogyakarta : pesantren Nawasea press, 2010), hlm. 102.

¹³ Muhammad Abu Zahrah, *Usul al-Fiqh*, (Beirut: Dar al-Fikr,1985), hlm. 365.

¹⁴ Ocktoberriyasyah, "Teori Pemidanaan Dalam Islam", *In Right Jurnal Agama dan Hak Azazi Manusia*, vol. 1. (2011), Hlm. 22.

nash dalam syariat Islam, para pakar merumuskan sejumlah teori tentang tujuan pemidanaan dalam Islam yaitu :

1. Pembalasan (*al-jazā*).

Konsep ini dalam pandangan hukum sekuler dikenal dengan tujuan pemidanaan *retributive* atau pembalasan. Tujuan pemidanaan ini mengandung pengertian bahwa hukuman itu dikenakan kepada pelaku *jarimah* sebagai balasan atas perbuatannya itu.¹⁵ Hal ini berarti bahwa jika seseorang melakukan suatu tindak kejahatan maka harus dibalas dengan apa yang telah ia lakukan dan nilainya harus setimpal, seperti di kemukakan dalam firman :

وَجَزَاءُ سَيِّئَةٍ سَيِّئَةٌ مِثْلُهَا ۗ فَمَنْ عَفَا وَأَصْلَحَ فَأَجْرُهُ عَلَى اللَّهِ ۗ
 إِنَّهُ لَا يُحِبُّ الظَّالِمِينَ¹⁶

Tujuan dari pembalasan diatas adalah hukuman yang diberikan haruslah menggapai keadilan pihak korban, ahli waris dan orang-orang terdekat korban.¹⁷

¹⁵ Muchammad Ihsan dan M. Endrio Susilo, *Hukum Pidana Islam Sebuah Alternatif*, (Yogyakarta : LabHukum fakultas Hukum UMY, 2006), hlm. 106.

¹⁶ Asy-Syūrā (42): 40.

¹⁷ Ocktoherrinsyah, “Teori Pemidanaan Dalam Islam”, *In Right ..* vol. 1. (2011), hlm. 25.

2. Pencegahan (*al-zajr*).

Hukuman itu diterapkan bermaksud sebagai upaya pencegahan atau tindakan prevensi bagi orang-orang yang ingin melakukan tindakan pidana.¹⁸ Tujuan pemidanaan ini terbagi menjadi 2 yaitu :

- a. Pemidanaan yang bermaksud sebagai pencegahan kolektif (*generale prevention*), yang berarti pemidanaan harus bisa memberikan pelajaran bagi orang lain untuk tidak melakukan tindak pidana serupa.¹⁹ Seperti aturan pelaksanaan hukuman terhadap pezina dalam firman Tuhan :

ط
الزانية والزاني فاجلدوا كل حداو منهما مائة جلدة ولا
تأخذكم بهما رأفة في دين الله إن كنتم تؤمنون بالله واليوم
الأخر وليشهد عذابهما طائفة من المؤمنين^ط²⁰

Dalam ayat tersebut dijelaskan bahwa pelaksanaan hukuman harus dilakukan di muka umum sebagai upaya pencegahan bagi orang yang menyaksikan agar tidak melakukan tindak pidana tersebut.

¹⁸ Muchammad Ichsan dan M. Endrio Susilo, *Hukum ...*, hlm. 106.

¹⁹ Makhrus Munajat, *Fiqh ...*, hlm. 104.

²⁰ An-Nūr (24): 2.

b. Pencegahan yang bersifat khusus (*special Prevention*), artinya seseorang yang melakukan tindak pidana setelah diteraokan sanksi terhadapnya ia akan bertaubat dan berusaha untuk tidak mengulangi tindakannya tersebut.²¹ Missal dalam kasus pembunuhan tidak di sengaja pelaku diwajibkan membayar *diyat* yang dapat membuatnya kehilangan banyak harta hingga jatuh miskin sehingga di kemudian hari ia akan lebih berhati-hati dalam bertindak agar tidak terjadi kelalian lagi dalam bertindak.

3. Pemulihan/perbaikan (*al-iṣlāh*).

Pemulihan atau yang sering disebut rehabilitasi (*rehabilitation*) adalah tujuan pemidanaa yang bermaksud untuk memperbaiki pelaku tindak kejahatan (*rehabilitation of the criminal*), pidana ini diterapkan sebagai usaha untuk mengubah sikap dan perilaku pelaku tindak pidana agar tidak mengulangi tindak kejahatannya.²² Unsur utama dalam tujuan pemidanaan ini adalah mendidik pelaku kejahatan agar menjadi lebih baik dalam kehidupan setelah menjalani sanksi pidana.²³

4. Restorasi (*al-isti'ādah*).

Keadilan restorasi adalah konsep pemidanaan yang mengedepankan pemulihan kerugian yang dialami korban dan pelaku,

²¹ Ocktoherrinsyah, "Teori Pemidanaan Dalam Islam", *In Right ...*, hlm. 22. Lihat juga; Makrus Munajat, *Fiqh ...*, hlm. 104.

²² Makrus Munajat, *Dekonstruksi ...*, hlm. 53.

²³ A. Hanafi. *Asas-Asas ...*, hlm. 57.

dibanding menjatuhkan hukuman penjara bagi pelaku.²⁴ Korban mengambil peran aktif dalam proses, sementara pelaku didorong untuk mengambil tanggung jawab atas tindakan mereka, untuk memperbaiki hal-hal yang membahayakan mereka, dilakukan dengan cara meminta maaf, mengembalikan uang yang dicuri, atau pelayanan masyarakat.

Jika dalam tujuan pemulihan lebih berorientasi kepada pelaku tindak pidana, maka dalam tujuan restorasi ini lebih berorientasi kepada kepentingan korban.²⁵ Hal ini didasarkan pada sebuah teori keadilan yang menganggap kejahatan dan pelanggaran menjadi pelanggaran terhadap individu atau masyarakat, bukan negara. Keadilan Restoratif mendorong dialog antara korban dan pelaku menunjukkan tingkat tertinggi kepuasan korban dan akuntabilitas pelaku.

Pada kasus tabrakan misalnya, korban seringkali tidak mendapat solusi atas masalah yang dihadapi, yaitu mendapatkan biaya rimah sakit dan penggantian atas biaya hidup karena ketidakmampuannya bekerja akibat tabrakan yang ia alami. Demikian juga dengan sang penabrak, ia harus mendapatkan pidana penjara sehingga baginya untuk apa juga memberikan uang pengobatan kepada korban, toh ia sudah dipenjara. Dengan demikian pengenaan atau penjatuhan pidana penjara pada pelaku

²⁴Ary Wibowo, "Kejamnya Keadilan sandal Jepit", <http://nasional.kompas.com/read/2012/01/06/09445281/Kejamnya.Keadilan.Sandal.Jepit>., akses 22 Februari 2011.

²⁵ Ocktoberinsyah, "Teori Pemidanaan Dalam Islam", *In Right ..* , hlm. 31.

kejahatan berimbas kepada keluarga korban juga keluarga pelaku sendiri, dan tentu saja ini bukan sebuah solusi.²⁶

Dalam Islam, tujuan pemidanaan ini dapat disimpulkan dari ayat-ayat yang menegaskan adanya hukuman *diyat* sebagai hukuman pengganti dari hukuman *Qisas* apabila korban memaafkan²⁷ dan pemberian maaf pihak korban (ahli waris) dengan bersedekah dalam pidana pembunuhan karena tersalah.

يَتَّيْهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا كَتَبَ عَلَيْكُمُ الْقِصَاصَ فِي الْقَتْلِ ۗ الْحُرُّ
بِالْحُرِّ وَالْعَبْدُ بِالْعَبْدِ وَالْأَنْثَىٰ بِالْأُنْثَىٰ ۗ فَمَنْ عَفِيَ لَهُ مِنْ أُخِيهِ
شَيْءٌ فَاتَّبِعْ بِالْمَعْرُوفِ وَأَدِّءْ إِلَيْهِ بِإِحْسَنٍ ۗ ذَلِكَ تَخْفِيفٌ مِنْ
رَبِّكُمْ وَرَحْمَةٌ ۗ فَمَنْ أَعْتَدَىٰ بَعْدَ ذَلِكَ فَلَهُ عَذَابٌ أَلِيمٌ²⁸

وما كان لمؤمن أن يقتل مؤمنا إلا خطأ ۗ ومن قتل مؤمنا
خطئا فتحرير رقبة مؤمنة ودية مسلمة إلى أهله ۗ إلا أن

²⁶ “Keadilan restorative bagi korban tindak pidana,” <http://ulinuha.blogdetik.com/2011/04/27/keadilan-restoratif-bagi-korban-tindak-pidana/>, akses 25 Februari 2011.

²⁷ Ocktoherrinsyah, “Teori Pemidanaan Dalam Islam”, *In Right ...*, hlm. 31.

²⁸ Al-Baqarah (2): 178.

يصدقوا^ج فإن كان من قوم عدو لكم وهو مؤمن فتحرير
رقبة مؤمنة^ط وإن كان من قوم بينكم وبينهم ميثق
فدية مسلمة إلى أهله^ط وتحرير رقبة مؤمنة^ط فمن لم يجد
فصيام شهرين متتابعين توبة من الله^ق وكان الله عليما
حكيما²⁹

5. Penebusan dosa (*at-takfir*).

Penebusan dosa atau penghapusan dosa merupakan konsep tujuan pemidanaan yang berasal dari pemikiran religious yang bersumber dari Allah.³⁰ Hal ini merupakan buah dari keyakinan akan datangnya hari pembalasan di akhirat. Dalam keyakinan Islam segala sesuatu yang dilakukan oleh manusia di dunia ini akan dipertanggungjawabkan kelak di akhirat, dengan demikian konsep ini memandang bahwa penjatuhan hukuman di dunia ini menurut para fuqaha, salah satu fungsinya adalah untuk menggugurkan dosa–dosa yang telah dilakukannya. Seperti dalam kasus pembunuhan karena tersalah bahwasanya salah satu tujuan dari diwajibkannya membayar *diyat* adalah untuk menghapuskan rasa

²⁹ An-Nisā' (4): 92.

³⁰ Makrus Munajat, *Dekonstruksi ...*, hlm. 53.

berdosa pelaku karena kelalaiannya telah mengakibatkan matinya seseorang.

2) Konsep pertanggungjawaban pidana.

Jika dipelajari pasal-pasal KUHP dan aturan perundang-undangan pidana lainnya yang dibentuk pemerintah Republik Indonesia, maka belum ditemukan mengenai bentuk pidana yang mengakomodir bentuk pertanggungjawaban pelaku tindak pidana terhadap korban terutama dalam pidana yang berhubungan dengan jiwa dan harta baik yang berdampak secara langsung ataupun tidak langsung maupun perbuatan itu dilakukan dengan sengaja atau pun tidak sengaja.

Seperti dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dimana penjatuhan sanksi lebih pada pertanggungjawaban pelaku tindak kelalihan dalam kecelakaan lalu lintas terhadap Negara berupa sanksi pidana penjara, kurungan dan denda sementara itu bentuk pertanggungjawaban pelaku terhadap korban hanya berupa pemberian bantuan terhadap korban berupa ganti kerugian fisik (bukan jiwa), pemberian bantuan pengobatan jika mengalami luka dan pemberian bantuan biaya pemakaman korban jika meninggal kepada ahli waris korban.³¹ Perlindungan hak korban dalam kasus kecelakaan lalu lintas hanya terbatas

³¹ Pasal 234 dan 235 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

pada hak memperoleh prioritas utama dalam pengobatan dan tindakan medis lainnya.

Lebih jauh sebelum hukum positif Indonesia terbentuk, Islam telah mengenal *diyat* sebagai sanksi pokok dalam perlukaan dan pembunuhan tidak disengaja. hukuman untuk pembunuhan karena kesalahan dalam hal ini dikarenakan kelalaian yaitu hukuman pokok berupa *diyat* dan *kafarat* serta hukuman tambahan berupa penghapusan hak waris dan wasiat.³² *Diyat* adalah kewajiban membayar denda kepada ahli waris korban dan bukan kepada Negara, hukum tersebut lebih menyentuh nilai-nilai pertanggungjawaban pidana bagi pelaku terhadap korban. Hal ini dilandasi atas asas keadilan yang kemaslahatan yang dirasakan langsung oleh pihak ahli waris korban.

Dari beberapa uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban pidana dalam hukum positif lebih pada sanksi terhadap pelaku tindak kelalihan dengan maksud untuk menjaga ketertiban dan ketentraman masyarakat secara umum. Sedang dalam *Jarimah Diyat* pertanggungjawaban pidana dalam hal ini dalam kasus kecelakaan adalah untuk melindungi kepentingan korban dan ahli waris korban dan juga untuk menjaga ketertiban masyarakat.

³² Ahmad Wardi Muslich, *Hukum Pidana Islam*, (Jakarta, Sinar Grafika, 2005), hlm.175.

F. Metodologi Penelitian

1. Jenis penelitian.

Jenis penelitian ini termasuk penelitian pustaka (*library research*), yaitu penelitian yang sumber datanya diperoleh melalui penelitian buku yang relevan dengan persoalan pertanggung jawaban pidana dalam kasus kecelakaan dan mengenai persoalan sanksi pidana *diyat*.

2. Jenis Data.

Jenis data yang dipergunakan oleh penulis adalah jenis data *kualitatif*, bukan banyaknya berdasarkan angka-angka tapi kedalaman analisis terhadap interaksi antara konsep yang sedang dikaji yang datanya diperoleh dari hasil studi *literatur* atau kepustakaan tentang objek yang sesuai dengan perumusan masalah.

3. Tipe Penelitian.

Penelitian ini bersifat deskriptif³³ analitik³⁴ komparatif³⁵, yaitu penyusun berusaha mendeskripsikan pemidanaan dalam kasus kecelakaan

³³ Deskriptif adalah menuturkan dan menafsirkan data yang berkenaan dengan fakta, keadaan, variable dan fenomena yang terjadi pada saat penelitian berlangsung dan menyajikannya apa adanya. Lihat, M. Subana, *Dasar-dasar Penelitian Ilmiah* (Bandung: Pustaka Setia, 2005), hlm. 89.

³⁴ Analitik adalah Uraian atau bersifat penguraian. Lihat, Pius A. Partanto dan M. Dahlan al-Barry, *Kamus Ilmiah Populer* (Surabaya: Arkola, 1994), hlm. 29.

³⁵ Komparatif adalah bersifat perbandingan. Metode ini berguna untuk menguji ada tidaknya perbedaan antara variable yang sedang diteliti, sehingga diperoleh kesimpulan, apakah perbedaan itu cukup berarti (signifikan) atau hanya kebetulan semata. Lihat, M. Subana, *Dasar-dasar Penelitian Ilmiah*, hlm. 158.

lalu lintas sesuai dengan Hukum Positif Indonesia dan sanksi pidana *diyat* dalam kasus pembunuhan karena tersalah menurut Hukum Pidana Islam, kemudian menganalisis dan mengkomparasikan antara kedua bentuk pidana tersebut.

4. Pengumpulan Data.

Teknik yang digunakan adalah penelusuran literatur berupa sumber pustaka dan dokumen-dokumen yang terkait dengan pokok masalah yang akan dikaji. Langkah yang dilakukan adalah mengumpulkan data yang diambil UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan kitab Al-Qur'ān sebagai sumber primer. Selain itu, untuk melengkapi dan memperkaya sumber primer, dipakai pula sumber-sumber sekunder, yang berupa aturan hukum positif, karya-karya hukum yang berkenaan dengan tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan pidana *diyat* dalam Hukum Islam yang secara langsung berbicara permasalahan yang akan diteliti dan juga dari data yang secara tidak langsung membicarakannya namun relevan untuk dikutip sebagai pembanding

5. Analisis Data.

Analisis data dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Deduktif yaitu penalaran yang berawal dari data-data maupun konsep mengenai prinsip-prinsip umum tindak pidana kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan kematian dalam hukum positif dan sanksi pidana *diyat* dalam pembunuhan karena ketidaksengajaan menurut HPI,

kemudian penyusun berusaha untuk menganalisa dan merumuskannya secara lebih spesifik sesuai dengan sasaran bahasan.

2. Komparatif, yaitu suatu cara berfikir dengan menempatkan data dalam suatu perbandingan yang sepadan sehingga diperoleh beberapa persamaan dan perbedaan serta faktor-faktor yang mempengaruhi adanya persamaan dan perbedaan antara kedua bentuk aturan Pidana tersebut.

G. Sistematika Pembahasan

Skripsi ini tersiri dari 5 (lima) bab yang disusun sistematis, guna membahas skripsi ini penyusun menggunakan sistematika sebagai berikut :

Bab pertama adalah pendahuluan yang terdiri dari; latar belakang masalah, pokok masalah, tujuan dan kegunaan, telaah pustaka, kerangka teoritik, metode penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab kedua berisi tentang tinjauan umum mengenai sanksi pidana *diyat* yang didalamnya memuat tentang pengertian, dasar hukum disyariatkannya *diyat*, bentuk dan macam *diyat*, *diyat* sebagai hukuman pokok dalam kasus pembunuhan karena kesalahan, nilai keadilan *restorative* dalam sanksi pidana *diyat* dan yang terahir hikmah diberlakukannya sanksi pidana *diyat*.

Bab ketiga berisi tentang tinjauan aturan umum aturan lalu lintas dalam hukum positif Indonesia, aturan pidana dalam kasus kecelakaan lalu

lintas, hak korban dalam kasus kecelakaan seperti yang diatur dalam hukum positif Indonesia dan, yang terakhir tentang pertanggungjawaban pelaku tindak kelalaian dalam kasus kecelakaan lalu lintas terhadap pihak korban.

Bab keempat berisi tentang analisis tentang konsep pidana kelalaian dalam kasus kecelakaan lalu lintas dengan sistem dan nilai – nilai yang terkandung dalam *Diyat* sebagai bentuk dari upaya pembaharuan hukum pidana yang lebih memperhatikan rasa keadilan baik bagi pihak korban maupun pelaku, dan juga peranan korban dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas.

Bab kelima berupa kesimpulan akhir dan saran – saran yang dapat diambil sebagai masukan yang berharga bagi upaya perbaikan skripsi ini.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari uraian pada bab-bab sebelumnya mengenai nilai-nilai sanksi *diyat* dan penelaahan terhadap aturan kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan kematian dalam hukum Indonesia terutama dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Nilai-nilai dalam pidana *diyat* dapat dijadikan pedoman untuk mengoptimalkan peranan pihak korban untuk mendapatkan hak dan kepentingannya dalam penanganan kasus pidana kecelakaan lalu lintas yaitu dengan dilibatkannya pihak korban (ahli waris) dalam penyelesaian perkara yang dimungkinkan apa bila unsur delik yang ada dalam hukum positif diubah dari delik aduan menjadi delik laporan seperti penanganan perkara dalam *diyat*, pihak korban juga akan terjamin masa depannya apabila dalam aturan pidana tentang kecelakaan lalu lintas diberlakukan sanksi ganti kerugian dalam pengertian *diyat* dengan mengambil nilai-nilai dari pemberian ganti kerugian tersebut agar masa depan pihak keluarga (ahli waris) baik itu pendidikan yang layak maupun penghidupan yang layak tetap terjamin seperti sebelum ditinggal anggota keluarganya akibat peristiwa kecelakaan lalu lintas.

2. Bentuk sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas dapat berupa pembayaran tunai kepada pihak korban (ahli waris) sebagai wujud pertanggungjawaban pidana dan tujuan pemidanaan yang bersifat memperbaiki kehidupan korban, namun juga tidak menutup kemungkinan untuk dapat ditambah dan/atau dijatuhi sanksi lainnya apabila terjadi kerugian lainnya baik terhadap Negara. Penjatuhan sanksi ganti kerugian langsung kepada korban nominalnya dapat ditentukan batasan-batasannya melalui aturan hukum yang berlaku dan aturan tersebut bersifat delik aduan, sehingga akan terjadi mediasi antara pihak korban dan pelaku, sehingga hukum yang tercipta akan mendapatkan persetujuan dari masyarakat sebagai objek hukum, dan hukum yang telah diciptakan dapat dijalankan sebagai mana mestinya.

B. Saran-saran

Agar memudahkan proses pengkontribusi nilai sanksi pidana *diyat* kedalam hukum pidana positif maka penulis menyampaikan saran sebagai berikut :

1. Mengenalkan lebih jauh mengenai hukum pidana Islam kepada masyarakat.
2. Upaya pemahaman lebih mendalam terhadap tujuan pemidanaan dalam proses pembaharuan hukum pidana yang lebih memperhatikan kepentingan berbagai pihak terutama yang lebih memperhatikan

kepentingan pihak korban agar tercipta kemaslahatan dan perdamaian dalam penyelesaian kasus pidana kecelakaan lalu lintas.

3. Optimalisasi kerja sama dan peranan umat Islam maupun ormas Islam dalam pengusungan nilai hukum pidana Islam kedalam proses pembaharuan hukum pidana Indonesia.

Lampiran I

HALAMAN TERJEMAHAN

BAB I

Halaman	Foot Note	Terjemahan
10	16	Dan balasan suatu kejahatan adalah kejahatan yang serupa, maka barang siapa memaafkan dan berbuat baik maka pahalanya atas (tanggungan) Allah. Sesungguhnya Dia tidak menyukai orang-orang yang zalim.
11	20	Perempuan yang berzina dan laki-laki yang berzina, maka deralah tiap-tiap seorang dari keduanya seratus dali dera, dan janganlah belas kasihan kepada keduanya mencegah kamu untuk (menjalankan) agama Allah, jika kamu beriman kepada Allah, dan hari akhirat, dan hendaklah (pelaksanaan) hukuman mereka disaksikan oleh sekumpulan orang-orang yang beriman.
15	29	Dan tidak layak bagi seorang mukmin membunuh seorang mukmin (yang lain), kecuali karena tersalah (tidak sengaja) dan barangsiapa membunuh seorang mukmin karena tersalah (hendaklah) ia memerdekakan seorang hamba sahaya yang beriman serta membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh itu), kecuali jika mereka (keluarga terbunuh) bersedekah. Jika ia (si terbunuh) dari kaum (kafir) yang ada perjanjian (damai) antara mereka dengan kamu, maka (hendaklah si pembunuh) membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh) serta memerdekakan hamba sahaya yang beriman. Barangsiapa yang tidak memperolehnya, maka hendaklah ia (si pembunuh) berpuasa dua bulan berturut-turut untuk penerimaan taubat dari pada Allah. Dan adalah Allah Maha Mengetahui lagi Maha Bijaksana.

BAB II

Halaman	Foot Note	Terjemahan
25	47	Hai orang-orang yang beriman, diwajibkan atas kamu qishaash berkenaan dengan orang-orang yang dibunuh; orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan

26	49	<p>hamba, dan wanita dengan wanita. Maka barangsiapa yang mendapat suatu pema'afan dari saudaranya, hendaklah (yang mema'afkan) mengikuti dengan cara yang baik, dan hendaklah (yang diberi ma'af) membayar (diat) kepada yang memberi ma'af dengan cara yang baik (pula). Yang demikian itu adalah suatu keringanan dari Tuhan kamu dan suatu rahmat. Barangsiapa yang melampaui batas sesudah itu, maka baginya siksa yang sangat pedih.</p> <p>Dan tidak layak bagi seorang mukmin membunuh seorang mukmin (yang lain), kecuali karena tersalah (tidak sengaja) dan barangsiapa membunuh seorang mukmin karena tersalah (hendaklah) ia memerdekakan seorang hamba sahaya yang beriman serta membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh itu), kecuali jika mereka (keluarga terbunuh) bersedekah. Jika ia (si terbunuh) dari kaum (kafir) yang ada perjanjian (damai) antara mereka dengan kamu, maka (hendaklah si pembunuh) membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh) serta memerdekakan hamba sahaya yang beriman. Barangsiapa yang tidak memperolehnya, maka hendaklah ia (si pembunuh) berpuasa dua bulan berturut-turut untuk penerimaan taubat dari pada Allah. Dan adalah Allah Maha Mengetahui lagi Maha Bijaksana.</p>
----	----	--

Lampiran II

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu

pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;

- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Mengingat : Pasal 5 ayat (1) serta Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

DAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
6. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
13. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
14. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
15. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
16. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.

17. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
18. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
19. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
20. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
21. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
22. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.
23. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

24. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
25. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.
26. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
27. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
28. Dana Preservasi Jalan adalah dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
29. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
30. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
31. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.

32. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
33. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
34. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
35. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
36. Penyidik Pembantu adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-Undang ini.
37. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
38. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.

39. Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan.
40. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah pemimpin Kepolisian Negara Republik Indonesia dan penanggung jawab penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

BAB XIV

KECELAKAAN LALU LINTAS

Bagian Kesatu

Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 226

- (1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:
- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
 - b. pemberdayaan masyarakat;
 - c. penegakan hukum; dan
 - d. kemitraan global.
- (2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.
- (3) Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Kedua

Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Paragraf 1

Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 227

Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:

- a. mendatangi tempat kejadian dengan segera;
- b. menolong korban;
- c. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. mengolah tempat kejadian perkara;
- e. mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;
- f. mengamankan barang bukti; dan
- g. melakukan penyidikan perkara.

Pasal 228

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 2

Penggolongan dan Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 229

(1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.

- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Pasal 230

Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 3

Pertolongan dan Perawatan Korban

Pasal 231

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:

- a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
 - b. memberikan pertolongan kepada korban;
 - c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
 - d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.
- (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.

Pasal 232

Setiap orang yang mendengar, melihat, dan/atau mengetahui terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas wajib:

- a. memberikan pertolongan kepada korban Kecelakaan Lalu Lintas;
- b. melaporkan kecelakaan tersebut kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan/atau
- c. memberikan keterangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 4

Pendataan Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 233

- (1) Setiap kecelakaan wajib dicatat dalam formulir data Kecelakaan Lalu Lintas.

- (2) Data Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bagian dari data forensik.
- (3) Data Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilengkapi dengan data yang berasal dari rumah sakit.
- (4) Data Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelola oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dan dapat dimanfaatkan oleh pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bagian Ketiga

Kewajiban dan Tanggung Jawab

Paragraf 1

Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi,

Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan

Pasal 234

- (1) Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.
- (2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
- c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pasal 235

- (1) Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
- (2) Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Pasal 236

- (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.

Pasal 237

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

Paragraf 2

Kewajiban dan Tanggung Jawab Pemerintah

Pasal 238

- (1) Pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan.
- (2) Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Pasal 239

- (1) Pemerintah mengembangkan program asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Pemerintah membentuk perusahaan asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Bagian Keempat

Hak Korban

Pasal 240

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

- a. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- c. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

Pasal 241

Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamakan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XX
KETENTUAN PIDANA

Pasal 273

- (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 Rp12.000.000,00 (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 Rp24.000.000,00 (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 Rp120.000.000,00 (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 Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pasal 274

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (2) Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2).

Pasal 275

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

Pasal 276

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 277

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 278

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 280

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pasal 282

Setiap Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 284

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 285

(1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, *bumper*, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 287

(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana

dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf

a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara pengandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 288

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 106 ayat (5) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 289

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 290

Setiap orang yang mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 291

(1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 292

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 293

(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Pasal 294

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 295

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 296

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 297

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan

paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

Pasal 298

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 299

Setiap orang yang mengendarai Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 huruf a, huruf b, atau huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Pasal 300

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf c;
- b. Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d; atau
- c. Tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e.

Pasal 301

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 303

Setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 304

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 305

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana

kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 307

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 308

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;

- b. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau
- d. Menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.

Pasal 309

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pasal 310

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).

(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

(4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 311

(1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).

(3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00

(delapan juta rupiah).

(4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).

(5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 312

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana

dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Pasal 313

Setiap orang yang tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pasal 314

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.

Pasal 315

- (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.

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.

Pasal 317

Dalam hal nilai tukar mata uang rupiah mengalami penurunan, besaran nilai denda sebagaimana dimaksud dalam Bab XX dapat ditetapkan dengan peraturan pemerintah.

BAB XXI

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 318

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, pendidikan dan pelatihan Pengemudi yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan Pengemudi tetap berlangsung sesuai dengan izin yang diberikan dengan ketentuan dalam jangka waktu paling lama 2 (dua) tahun wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini.

Pasal 319

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, audit yang sedang dilaksanakan oleh auditor Pemerintah tetap dijalankan sampai dengan selesainya audit.

BAB XXII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 320

Peraturan pelaksanaan Undang-Undang ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

Pasal 321

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dibentuk paling lama 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

Pasal 322

Pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dibentuk paling lama 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

Pasal 323

Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan harus berfungsi paling lama 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

Pasal 324

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 325

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 326

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta

pada tanggal 22 Juni 2009

**PRESIDEN REPUBLIK
INDONESIA,**

ttd

**DR. H. SUSILO BAMBANG
YUDHOYONO**

Diundangkan di Jakarta

Pada tanggal 22 Juni 2009

**MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,**

ttd

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2009 NOMOR 96

Lampiran III

CURRICULUM VITAE

Identitas Diri:

Nama : Muhammad Luthfi Musthafa
Tempat/Tgl. Lahir : Purworejo, 14 Januari 1989
Alamat Asal : Sendangsari, Rt. 03Rw. III, Bener, Purworejo, Jateng.

Orang Tua/Wali:

Nama Ayah : Muslihudin. S.Ag
Nama Ibu : Siti Halimah, S.Ag
Alamat : Sendangsari, Rt. 03, Rw. III, Bener, Purworejo, Jateng.
Pekerjaan : PNS

Riwayat Pendidikan:

- a. SD Negeri Sendangsari, lulus 2000
- b. SMP Negeri 6 Purworejo, lulus 2003
- c. SMA Negeri 5 Purworejo, lulus 2006
- d. Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Fakultas Syari'ah Jurusan Jinayah Siyasah Yogyakarta, angkatan 2006