

123

UNDANG-UNDANG LALU-LINTAS

Oleh : Drs. DPM. Sitompul, S.H., M.H. *)

Pendahuluan

Perundang-undangan lalu-lintas pembahasannya dapat ditinjau dari berbagai segi pendekatan teori, misalnya: pendekatan sosiologis, pendekatan yuridis, pendekatan kriminologis, pendekatan filosofis dan lain-lain. Dalam tulisan ini akan dibahas dari segi pendekatan yuridis dengan mengacu kepada pasal-pasal perundang-undangan dan pendapat para sarjana yang membahas masalah lalu-lintas dari segi hukum pidana. Pembahasan undang-undang lalu-lintas dari pendekatan yuridis dapat berguna antara lain untuk :

1. menemukan dan mengetahui pasal-pasal Undang-undang yang memberi ketentuan dasar hukum tindakan yang dapat digunakan untuk melakukan tugas bersifat represif maupun tugas yang bersifat preventif. Karena pada dasarnya setiap hukum dan Undang-undang mengandung sifat represif dan preventif.
2. Dapat memberi pemahaman kepada petugas penegak hukum (anggota polisi lalu-lintas) tindakan-tindakan apa yang dibolehkan dan tindakan-tindakan apa yang

melanggar hukum dengan ketentuan sanksi pidananya.

3. Dapat memberi pemahaman asas-asas hukum yang dipakai oleh Undang-undang tersebut. Dengan memahami asas-asas hukum seorang petugas penegak hukum dapat melakukan tindakan yang arif bijaksana dalam menerapkan pasal-pasal Undang-undang itu.

Berdasarkan kegunaan pendekatan yuridis tersebut di atas, maka dibahaslah Undang-undang lalu-lintas seperti di halaman-halaman selanjutnya pada tulisan ini.

Ruang lingkup pembahasan:

Ruang lingkup pembahasan tulisan ini dititik beratkan pada pendekatan dari segi Hukum Pidana, dengan materi pengkajian yaitu :

1. Undang-undang Nomer 3 tahun 1965 tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan Raya.
2. Peraturan Pemerintah nomer 28 tahun 1951 tentang Lalu-Lintas Jalan.

Bentuk Perundang-undangan
Menurut Memorandum sumber ter-

tib hukum tanggal 9 Juni 1966 DPR—GR Republik Indonesia, dinyatakan bahwa bentuk peraturan perundangan sebagai berikut :

1. UUD 1945
 2. Ketetapan MPR
 3. Undang-undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang
 4. Peraturan Pemerintah
 5. Keputusan Presiden
- Peraturan-peraturan Pelaksanaan lainnya seperti :

- Peraturan Menteri
- Instruksi Menteri
- dan lainnya.

Penjelasan dari bentuk peraturan perundang-undangan tersebut dapat dijelaskan garis besarnya sebagai berikut :

1. Undang-undang Dasar
Ketentuan-ketentuan yang tercantum di dalam pasal-pasal Undang-undang Dasar adalah ketentuan-ketentuan yang tertinggi tingkatnya yang pelaksanaannya dilakukan dengan Ketetapan MPR, Undang-undang atau Keputusan Presiden.
2. Ketetapan MPR
 - a. Ketetapan MPR yang memuat garis-garis besar dalam bidang legislatif dilaksanakan dengan Undang-Undang.
 - b. Ketetapan MPR yang memuat garis-garis besar dalam bidang eksekutif dilaksanakan dengan Keputusan Presiden.
3. Undang-Undang
 - a. Undang-Undang adalah untuk

melaksanakan Undang-Undang Dasar atau Ketetapan MPR.

- b. Dalam hal ihwal kegentingan yang memaksa, Presiden berhak menetapkan peraturan-peraturan sebagai pengganti undang-undang.

- 1) Peraturan-peraturan itu harus mendapat persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat dalam persidangan yang berikut.

- 2) Jika tidak mendapat persetujuan, maka peraturan Pemerintah itu harus dicabut.

4. Peraturan Pemerintah
Peraturan Pemerintah adalah memuat aturan-aturan umum untuk melaksanakan undang-undang.

5. Keputusan Presiden
Keputusan Presiden berisi keputusan yang bersifat khusus adalah untuk melaksanakan ketentuan Undang-undang Dasar yang bersangkutan, ketetapan MPR dalam bidang eksekutif atau peraturan Pemerintah.

6. Peraturan-peraturan Pelaksanaan lainnya.

Peraturan-peraturan pelaksanaan lainnya seperti :

Peraturan Menteri, Instruksi Menteri dan lain-lainnya, harus dengan tegas berdasar dan ber-sumber pada peraturan Perundangan yang lebih tinggi.

Di antara bentuk peraturan perundang-undangan tersebut di atas ada beberapa bentuk perundang-

undangan yang berkaitan dengan masalah lalu-lintas misalnya :

- 1) Undang-undang nomer 3 tahun 1965 tentang Lalu-lintas dan Angkutan jalan raya.
- 2) Undang-undang nomer 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggung jawaban wajib Kecelakaan Penumpang.
- 3) Undang-undang nomer 7 tahun 1951 tentang undang-undang Lalu-Lintas Jalan (UUL) telah dicabut.
- 4) Peraturan Pemerintah nomer 17 tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan dan Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.
- 5) Peraturan Pemerintah nomer 28 tahun 1951 tentang Peraturan Pemerintah Lalu-Lintas Jalan (PPL).
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan nomer 2441 tahun 1951 tentang Penetapan Lalu-Lintas Jalan Perhubungan (Pen. LP).
- 7) Peraturan-peraturan lainnya.

Peraturan Perundang-undangan itu pada dasarnya bertujuan untuk melindungi kepentingan-kepentingan dari :

- 1) Melindungi kepentingan Negara
- 2) Melindungi kepentingan Masyarakat
- 3) Melindungi kepentingan seseorang (individu)

Ketiga kepentingan yang dilindungi itu (Negara, Masyarakat, individu)

perwujudannya tercermin dalam pasal-pasal dari perundang-undangan yang bersangkutan.

ASAS-ASAS DALAM PERUNDANG-UNDANGAN LALU-LINTAS.

Pengertian dari tindak pidana adalah perbuatan atau tindakan yang terlarang dan diancam dengan sanksi pidana oleh Undang-undang (dalam hal ini undang-undang yang berkaitan dengan lalu-lintas di jalan umum).

Menurut KUHP (Kitab Undang-undang Hukum Pidana) tindak pidana itu dapat dibagi menjadi dua yaitu :

- 1) Tindak pidana kejahatan
- 2) Tindak pidana pelanggaran

Tindak pidana pelanggaran cenderung banyak ditemukan dalam perkara-perkara pelanggaran lalu-lintas, namun tidak semua perkara lalu-lintas merupakan pelanggaran, ada juga kejahatan.

Asas-asas dalam Perundang-undangan Lalu-Lintas.

Asas atau prinsip pokok dari perundang-undangan penting untuk diketahui oleh petugas-petugas lalu-lintas karena asas itu merupakan hal-hal prinsip yang fundamental (mendasar) di mana dari asas-asas akan mengalir, terjabarkan, terurai garis-garis hukum yang akan dilaksanakan dan harus ditaati. Dari asas hukum (prinsip pokok) mengalirlah perwujudannya secara kong-

krit di pasal undang-undang.
Adapun sifat dari asas hukum dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Asas itu bersifat umum
2. semakin tinggi tingkat asas tersebut semakin abstrak bentuknya
3. asas itu bersifat hakiki, mendasar
4. asas itu merupakan sumber utama dalam memulai suatu tindakan-tindakan atau untuk pedoman dalam menerapkan (mempraktekan) pasal dalam undang-undang.

Sifat asas tersebut jika divisualisasikan dalam bentuk contoh yang abstrak sampai kongkrit dapat digambarkan sebagai berikut :

Pancasila

Sila : Kemanusiaan yang adil dan beradab
..... asas umum
bersifat abstrak

UUD 1945

Pasal 27 : Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan Pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dengan tidak ada kecualinya.
..... asas hukum
bersifat abstrak.

KUHP

Pasal 2: Ketentuan pidana dalam undang-undang Indonesia berlaku bagi siapa saja yang melakukan perbuatan pidana di dalam Negara RI
..... asas hukum
pidana agak kongkrit.

Undang-undang nomer 3 tahun 1965 tentang lalu-lintas dan angkutan jalan raya

Pasal 2: Dilarang menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan lalu-lintas
..... ketentuan
pasal bersifat kongkrit.

Dari contoh tersebut di atas dapat dilihat bahwa asas itu semakin tinggi tingkatannya (Pancasila sebagai asas umum dari hukum) semakin abstrak sifatnya, sedangkan ketentuan Pasal 2 Undang-undang lalu-lintas dan angkutan jalan raya merupakan penjabaran kongkrit dari asas umum : Pancasila (Sila : kemanusiaan yang adil dan beradab). Asas-asas hukum perlu dipelajari oleh para anggota polisi lalu-lintas, karena dengan mempelajari asas hukum secara mendasar maka anggota polisi lalu-lintas akan :

1. Dapat bertindak menegakkan hukum dengan bijaksana, karena mengetahui prinsip-prinsip pokok (asas hukum) yang hakiki sebagai pedoman dalam penegakkan hukum.
2. Dengan mengetahui asas hukum, maka tindakan-tindakan yang dilakukan tidak melanggar hukum.

Asas hukum dalam perundang-undangan lalu-lintas tidak terlepas dari asas hukum dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP sebab dalam pasal 103 KUHP telah ditentukan bahwa ketentuan-ketentuan umum (termasuk asas-

asas hukum pidana pasal 1 sampai pasal 9 KUHP) berlaku juga ketentuannya untuk undang-undang lain di luar KUHP. (dalam hal ini undang-undang tentang lalu-lintas yang tidak tercantum di dalam KUHP). Beberapa Undang-undang tentang lalu-lintas mempunyai sanksi pidana (kurungan, denda) dan merupakan Undang-undang di luar KUHP, namun demikian asas-asas hukumnya tetap menganut pada Bab I sampai Bab VIII Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (*Periksa* isi pasal 103 KUHP).

Asas-asas hukum di dalam KUHP yang berlaku juga di perundang-undangan tentang lalu-lintas, antara lain adalah :

1. Asas legalitas (contoh: Pasal 1 KUHP)
2. Asas teritorial (contoh: Pasal 2 KUHP)

Kedua *asas hukum pidana secara umum* tersebut di atas dapat dijelaskan sebagai berikut : Asas legalitas (dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP) dapat dijabarkan lebih jauh bahwa: seseorang dapat dikenakan sanksi pidana (denda) melanggar ketentuan lalu-lintas, bila ketentuan tentang pelanggaran itu dinyatakan dalam pasal-pasal perundangan lalu-lintas secara tegas.

Asas teritorial (dalam pasal 2 KUHP), *di dalam penjabarannya* menentukan bahwa perundang-undangan lalu-lintas berlaku *terhadap setiap orang* yang melakukan pelanggaran lalu-lintas di dalam wilayah (jalan umum) Negara Indonesia, dengan

pengecualian orang-orang asing yang mempunyai hak ekteritorial (Dubes Konsul). Di samping asas legalitas dan asas teritorial (secara umum), ada asas-asas hukum *di bidang* lalu-lintas secara khusus, yang tercantum dalam penjelasan *umum alinea terakhir* dari undang-undang nomer 3 tahun 1965 tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan Raya, yang *menentukan* tentang adanya 3 (tiga) asas yaitu :

1. Asas kelancaran lalu-lintas
2. Asas keselamatan lalu-lintas
3. Asas keamanan lalu-lintas

Asas nomer 1, 2, 3 tersebut di atas dipakai dalam perundang-undangan lalu-lintas menurut pendapat Prof. MR. Rimmelink (dari Belanda) dengan dasar pemikiran sbb.:

"berpindah tempat dengan cepat atau *lancar* dari suatu tempat ke tempat lain adalah sesuatu yang pokok dalam lalu-lintas, bahwa kebebasan lalu-lintas tidak boleh dihalang-halangi tanpa "keadaan terpaksa" dan membahayakan *keamanan* di jalan umum tidak boleh terjadi", 1) demi untuk *keselamatan* semua pihak pemakai jalan umum.

Contoh: Pengemudi kendaraan senantiasa harus mampu melaksanakan setiap tindakan yang diwajibkan (undang-undang). Ia harus dapat menguasai kendaraannya ...".

Ketiga asas itu (kelancaran, keselamatan, keamanan) menjiwai seluruh isi pasal-pasal dari undang-

undang nomer 3 tahun 1965 tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan Raya.

Ketentuan sanksi pidana dalam pelanggaran lalu-lintas

Ketentuan sanksi pidana dalam perundang-undangan lalu-lintas ada hubungannya dengan ketentuan pidana dalam Pasal 10 KUHP (Kitab Undang-undang Hukum Pidana).

Pasal 10 KUHP isinya :

Pidana terdiri atas :

a. Pidana Pokok :

1. Pidana mati
2. Pidana penjara
3. Pidana kurungan
4. Pidana denda
5. Pidana tutupan.

b. Pidana tambahan :

1. Pencabutan hak-hak tertentu
2. Perampasan barang-barang tertentu
3. Pengumuman putusan hakim.

Ketentuan Pidana dari pasal 10 KUHP yang ada kaitannya dengan perkara-perkara lalu-lintas antara lain adalah: Pidana penjara, pidana kurungan dan pidana denda.

Ketentuan Pidana kurungan dapat dilihat pada pasal 18 KUHP. Dalam

pasal 18 itu ditentukan bahwa: Sanksi pidana kurungan paling ringan (minimum) lamanya 1 (satu) hari dan paling lama (maksimum) satu tahun. Apabila terjadi tindak pidana gabungan atau mengulangi lagi tindak pidana yang serupa maka sanksi pidana kurungan tersebut dapat ditambah menjadi satu tahun empat bulan (maksimum) paling lama.

Dilihat dari urutan ketentuan pidana dalam pasal 10 KUHP ternyata Pidana kurungan menempati urutan ke 3 (tiga) setelah urutan pidana mati dan pidana penjara.

Pidana kurungan memang lebih ringan sifatnya daripada pidana penjara karena sanksi pidana kurungan dijatuhkan terhadap peristiwa tindak pidana yang sifatnya "tidak begitu jahat" (misalnya dalam tindak pidana pelanggaran lalu-lintas)²⁾. Hal itu tentu berlainan dengan sifat jahat dalam tindak pidana pembunuhan dengan berencana, tindak pidana subversi, dan lain-lain.

Perbedaan pokok antara Pidana Kurungan dan Pidana Penjara dapat dijelaskan sebagai berikut :

PERBEDAAN

Pidana Penjara

(Tindak Pidana Kejahatan)

1. Lama pemidanaan lebih panjang waktunya (Contoh: Pembunuhan).
2. Pidana Penjara diancamkan pada tindak pidana kejahatan yang berat.

Pidana Kurungan

(Pelanggaran lalu-lintas)

1. Lama waktu pemidanaan lebih pendek.
2. Pidana kurungan diancamkan pada tindak pidana pelanggaran dipandang ringan (misal pelanggaran lalu-lintas) dan tindak pidana culpa (lalai).

3. Seseorang yang dijatuhi sanksi pidana penjara, tempat pemenjarannya/lokasi tempat penjara dapat dipindah ke luar daerah-daerah.

4. Pekerjaan dari si terpidana dalam penjara lebih berat.

5. Tidak mempunyai hak untuk memperbaiki nasib sendiri dalam ruangan kamar dia dipenjara.

Dalam pasal 10 KUHP telah dinyatakan bahwa sanksi pidana merupakan pemidanaan yang beratnya nomor 2 dalam urutan hukuman pemidanaan di Indonesia urutan nomor satu pidana mati, urutan nomor tiga pidana kurungan, urutan nomor empat pidana denda).

Ada uraian tersebut di bawah ini akan dijelaskan ancaman sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu-lintas, dengan pembahasan secara berurutan mulai dari ancaman sanksi pidana yang terberat sampai yang teringan dengan dibedakan 6 (enam) macam sanksi yaitu :

1. Ancaman sanksi pidana penjara.

2. Ancaman sanksi pidana penjara atau pidana kurungan.

3. Ancaman sanksi pidana penjara atau pidana denda.

4. Ancaman sanksi kurungan atau pidana denda.

5. Ancaman sanksi pidana tambahan (pencabutan hak).

Ada 5 (lima) macam sanksi tersebut di atas mempunyai konsekuensi

3. Seseorang yang dijatuhi sanksi pidana kurungan (perkara lalu-lintas) pelaksanaan tempat hukumannya tidak dapat dipindahkan ke luar daerah.

4. Pekerjaan yang dibebankan pada si terpidana lebih ringan.

5. Mempunyai hak "pistole" untuk memperbaiki nasib sendiri dalam ruangan kamarnya. (Bawa radio, kipas angin, kasur, dan lain-lain).

hukuman yang berbeda-beda sifatnya. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan tersebut di bawah ini.

1. Ancaman sanksi pidana penjara

Pidana penjara merupakan perampasan kebebasan/kemerdekaan pribadi seseorang, karena si terpidana tersebut diasingkan dalam Lembaga Pemasyarakatan dengan jangka waktu tertentu.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) kita mengenal ancaman pidana penjara terhadap pelanggaran lalu-lintas yang mengakibatkan rusaknya atau hancurnya bangunan-bangunan tertentu karena ditabrak kendaraan bermotor. Pasal-pasal yang memuat ketentuan-ketentuan tersebut antara lain Pasal 408, Pasal 410 KUHP. Kedua pasal itu secara tegas mengatur bahwa para pelanggar lalu-lintas diancam sanksi pidana penjara, tanpa alternatif pilihan sanksi (hukuman) yang lain. Hal itu berarti bahwa Hakim di Pengadilan hanya dapat menja-

tuhkan hukuman penjara kepada terdakwa bila terbukti bersalah, tidak ada alternatif pilihan hukuman yang lebih ringan lagi daripada penjara, karena ancaman hukumannya tunggal yaitu sanksi pidana saja. Tidak ada kata-kata "atau" dalam susunan kalimat pasal tersebut, sehingga Hakim di Pengadilan tidak mempunyai pilihan dalam menjatuhkan vonisnya, kecuali pidana penjara bagi si terdakwa.

Pasal 408 KUHP: Barang siapa melawan hukum dengan sengaja menghancurkan, merusakkan atau membikin tidak dapat dipakai bangunan telepon, listrik, saluran air, gas, atau saluran-saluran lain untuk kepentingan umum, diancam *pidana penjara* paling lama empat tahun.

Pasal 408 KUHP tersebut dapat dipakai untuk memproses perkara pelanggaran lalu-lintas (mobil menabrak tiang listrik, atau menabrak saluran air hingga rusak).

Salah satu unsur dari pasal 408 KUHP adalah: bangunan itu tidak digunakan untuk umum.

Ancaman sanksi pidananya hanya satu (tunggal) yaitu: Pidana penjara paling lama dengan waktu empat tahun. Tidak ada alternatif ancaman hukuman lain dalam pasal itu (*misalnya*: alternatif/pilihan ancaman pidana penjara *atau* denda).

Pasal 410 KUHP: Barang siapa dengan sengaja dan melawan Hukum menghancurkan atau membikin tak dapat dipakai suatu gedung yang seluruhnya atau sebagian milik orang

lain, diancam pidana penjara paling lama lima tahun.

Salah satu unsur dari Pasal 410 KUHP tersebut adalah: Bahwa bangunan yang rusak karena tertabrak mobil itu harus milik orang lain (bukan miliknya sendiri/pribadi dari si pengemudi mobil).

Kedua pasal (Pasal 408 dan Pasal 410 KUHP) dicantumkan sebagai salah satu ketentuan dalam Undang-Undang No. 3 tahun 1965 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Pasal 33 ayat (2) Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 menentukan bahwa: "Pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan tindak pidana termaksud dalam pasal . . . , 408, 410 KUHP dapat dicabut wewenangnya untuk mengemudikan kendaraan bermotor tertentu untuk paling lama satu tahun, dengan syarat tidak bersamaan sebagian atau seluruhnya dengan pidana kurungan yang telah dijatuhkan"

Oleh karena pasal 408 dan pasal 410 KUHP dicantumkan dalam ketentuan pasal 33 ayat (2) Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 maka sudah selayaknya kedua pasal KUHP itu dibahas dalam uraian ini, karena dapat dimasukkan dalam perkara lalu-lintas.

2. Ancaman sanksi pidana penjara atau pidana kurungan dalam pelanggaran lalu-lintas.

Sering dikatakan bahwa pidana kurungan itu bertujuan untuk me-

nakut-nakuti seseorang, bukan untuk tujuan memperbaiki³) suasana pidana kurungan dalam penjara memang dapat membuat seseorang menjadi jera (= tidak melakukan tindak pidana lagi). Sanksi pidana kurungan dapat dijatuhkan pada kasus kecelakaan lalu-lintas yang membawa korban luka atau mati misalnya seperti pelanggaran terhadap ketentuan pasal 359 dan 360 KUHP.

Pasal 359 KUHP: Barang siapa karena kesalahannya (kealpaan/lalai) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau *pidana kurungan paling lama satu tahun*.

Pasal 360 ayat (1) KUHP: Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya/lalai) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau *pidana kurungan paling lama satu tahun*.

Kedua pasal tersebut di atas Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP) menunjukkan bahwa ancaman-sanksi pidana kurungan diberikan kepada si terpidana sebagai alternatif pilihan satu diantara dua) yaitu: pidana penjara selama lima tahun atau dipilih sanksi pidana kurungan selama satu tahun, pilihan satu diantara dua itu dilakukan oleh hakim di Pengadilan.

Ancaman sanksi pidana penjara atau pidana denda.

Sanksi pidana penjara atau sanksi pidana denda juga dimiliki dalam

perkara pelanggaran lalu-lintas.

Sebagai contoh: Pasal 406 KUHP (pasal ini merupakan pelanggaran lalu-lintas kiranya diperkuat dan tercantum dalam pasal 33 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya).

Pasal 406 KUHP :

Ayat (1) : Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusakkan, membikin tidak dapat dipakai atau menghilangkan barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian milik orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama dua tahun delapan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah. Ayat (2): Dijatuhkan pidana yang sama terhadap orang yang dengan sengaja dan melawan hukum membunuh, merusakkan, membikin tidak dapat digunakan atau menghilangkan hewan yang seluruhnya atau sebagian milik orang lain.

Pasal 406 KUHP tersebut di atas menjadi pelanggaran lalu lintas apabila akibat perbuatan itu (merusak, membuat tidak dapat digunakan lagi, menghancurkan milik orang lain, membunuh hewan, dan lain-lain) dilakukan sengaja dengan mengemudi kendaraan bermotor. Terhadap perbuatan-perbuatan itu disediakan dua pilihan (alternatif) hukuman yaitu: Sanksi pidana penjara atau dihukum sanksi pidana denda. Gradasi/tingkat hukuman dalam pasal ini (pasal 406 KUHP) lebih berat (Pidana penjara pidana denda)

bila dibandingkan dengan ancaman hukuman pidana kurungan atau pidana denda pada keseluruhan pasal Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

4. Ancaman sanksi pidana kurungan atau pidana denda dalam pelanggaran lalu-lintas.

Ketentuan perundang-undangan lalu-lintas yang memuat ancaman sanksi pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan atau dapat dilihat dalam Undang-Undang nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya, antara lain pasal-pasal :

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965: mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan kebebasan dan keamanan lalu-lintas . . .

Pasal 4 : menyelenggarakan atau ikut serta dalam perlombaan di jalan tanpa ijin.

Pasal 5 :

- a. dilarang mengemudikan kendaraan tanpa dapat memperlihatkan SIM, STNK, surat uji kendaraan.
- b. dilarang melanggar ketentuan tentang penomoran kendaraan, penerangan, perlengkapan, peralatan, susunan, pemuatan, menurut Undang-Undang nomor 3 tahun 1965.
- c. dilarang melanggar ketentuan tentang pembuatan pemeliharaan, dan penggunaan jalan, serta dilarang melanggar ketentuan ten-

tang rambu-rambu, tanda-tanda jalan, penggunaan kelas-kelas jalan.

- d. dilarang mengemudikan mobil dalam keadaan sakit, lelah, minum minuman keras beralkohol, obat-bius . . .

Pasal 6 :

1. a. dilarang meninggalkan korban luka, mati, sakit kerugian besar akibat kecelakaan yang melibatkan kendaraannya.
- b. harus berusaha memberi pertolongan terhadap korban luka, sakit sebagai akibat kecelakaan yang melibatkan kendaraannya.
2. Pengecualian bagi si pengemudi, dia dapat berjalan terus, dalam kasus kecelakaan itu namun, dengan alasan yang mendesak dan lapor kepada kantor polisi terdekat.

Pasal 7 : Melanggar ketentuan pembuatan SIM, syarat-syarat memperoleh SIM dengan syah.

Pasal 8 :

1. dilarang mengemudikan kendaraan bermotor tanpa SIM.
2. dilarang melanggar ketentuan cara-cara belajar dan cara memberi pelajaran mengemudikan kendaraan bermotor.

Pasal 10 : dilarang melanggar ketentuan tentang penomoran kendaraan, STNK, surat coba kendaraan. Pasal-pasal lain dari Undang-Undang nomor 3 tahun 1965, yang mengandung ancaman sanksi pidana kurungan 3 (tiga) bulan dapat dilihat da-

lam ketentuan pasal 11, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28 dan pasal 35 ayat (2). Dari ketentuan-ketentuan tersebut di atas dapat dilihat bahwa pelanggaran lalu-lintas dapat pula di jatuhi alternatif pilihan hukuman, apakah akan dijatuhi sanksi pidana kurungan atau dijatuhi pidana denda, efektifitas penjatuhan (Vonis Hakim) sanksi pidana tersebut berkaitan erat dengan jera (takut) seseorang untuk melakukan pelanggaran lalu-lintas. Makin banyak orang-orang yang sudah dijatuhi sanksi pidana denda tetapi pelanggaran makin banyak maka sanksi denda tersebut tidak efektif.

Disamping itu ada pasal-pasal tertentu di dalam KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) yang dimasukkan menjadi ketentuan pelanggaran lalu-lintas. Pasal tersebut adalah: Pasal 409 dan pasal 492 KUHP.

Kedua pasal ini diambil dan ditegaskan kembali menjadi ketentuan pelanggaran lalu-lintas karena adanya pasal 33 ayat (1) huruf c. Undang-Undang nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Garis besar isi pasal 33 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965: "Pengemudi mobil yang melakukan pelanggaran seperti tercantum dalam pasal 409 dan 492 KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) . . ."

Dengan demikian pasal 409 dan pasal 492 KUHP perlu juga di perhatikan keberadaannya dalam perkara-

perkara pelanggaran lalu-lintas. Pasal 409 KUHP, dapat dijelaskan isinya sebagai berikut: "Barang si apa karena kesalahannya (lalai) menyebabkan bangunan-bangunan (*tiang telpon, tiang listrik, palang pengaman lalu-lintas kereta api, saluran-saluran air, dipinggir jalan*) yang digunakan untuk keperluan umum rusak atau hancur atau tidak dapat dipakai karena perbuatan si pengemudi kendaraan bermotor diancam dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau pidana dengan paling banyak seribu lima ratus rupiah".

Ketentuan pasal 409 KUHP tersebut memberi wewenang kepada anggota-anggota polisi lalu-lintas untuk menindak para pelanggar hukum, yang bertindak merusak (walaupun tidak sengaja) bangunan-bangunan untuk kepentingan umum seperti misalnya: tiang listrik/telepon, saluran-saluran tanggul air di pinggir jalan, palang pengaman lalu-lintas kereta api/trem listrik.

Bangunan-bangunan tersebut *tidak harus* dengan syarat rusak berat atau hancur berantakan tertabrak kendaraan bermotor tersebut, namun *banya rusak* saja polisi lalu-lintas sudah dapat mengambil tindakan represif kepada tersangkanya. Pasal 492 KUHP, isinya sebagai berikut :

Ayat (1) "Barang siapa dalam keadaan mabuk di muka umum merintangl lalu-lintas, atau mengganggu ketertiban, atau mengancam ke-

amanan orang lain, atau melakukan sesuatu yang harus dilakukan dengan hati-hati atau dengan mengadakan tindakan penjagaan tertentu lebih dulu agar jangan membahayakan nyawa atau kesehatan orang lain, diancam dengan pidana kurungan paling lama enam hari, atau pidana denda paling banyak tiga ratus tujuh puluh lima rupiah”.

Pasal 492 KUHP tersebut bila dikaitkan dengan pelanggaran mengemudi kendaraan bermotor, maka dapat dipakai untuk menindak (sopir-sopir) yang mabuk dan membahayakan keamanan orang lain di jalan.

Pengertian dari membahayakan keamanan orang lain dapat dijelaskan sebagai berikut:

Pengertian membahayakan orang lain, pengertian membahayakan dapat dibagi 2 (dua) jenis yaitu :

- a. Bahaya yang bersifat abstrak
- b. Bahaya yang bersifat kongkrit. ⁴⁾

ad.a. Bahaya yang bersifat abstrak:

Bahaya yang bersifat abstrak adalah: bahaya yang belum terasa nyata akibat-akibatnya tetapi bila dibiarkan terus berdasarkan pengalaman-pengalaman bahaya itu dapat menjadi kejadian yang nyata dan menimbulkan gangguan bagi pemakai jalan lain.

Contoh: Bahaya abstrak adalah: orang yang sedang mabuk akan naik mobilnya dan akan mengemudi mobil itu di jalan protokol yang padat lalu-lintasnya.

Hal itu merupakan bahaya abstrak, walaupun mobil belum berjalan, menabrak seseorang.

ad. b. Bahaya yang bersifat kongkrit :

Bahaya yang bersifat kongkrit adalah: Bahaya yang sudah kelihatan tanda-tandanya dan terasa akan terjadi akibatnya dan merugikan pada orang lain.

Contoh: Seorang pengemudi kendaraan bermotor yang lelah dan agak mengantuk menjalankan mobil, terlihat mobil tidak stabil (zigzag). Hal itu bila dibiarkan dapat menimbulkan akibat kerugian bagi orang lain di jalan umum. (tertabrak), karena secara nyata sudah kelihatan tanda-tandanya: jalan mobil tidak stabil pengemudi mobil tersebut mengantuk/lelah.

Pengertian mendasar tentang bahaya atau membahayakan orang lain seperti tersebut di atas perlu untuk dikuasai pengertiannya, oleh petugas lalu-lintas karena sebagian besar pelanggaran lalu-lintas yang tercantum di dalam isi pasal-pasal perundangan lalu-lintas antara lain bertitik tolak dari bahaya-bahaya yang dapat ditimbulkan oleh sesuatu perbuatan manusia.

Dengan memahami pengertian arti bahaya, seorang petugas lalu-lintas dapat mencegah terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, dapat mencegah timbulnya kerugian materiil, dapat mencegah terjadinya kecacauan arus lalu-lintas dan lain-lain.

Ketentuan perundang-undangan lalu-lintas lain yang mengancam hukuman pidana kurungan atau alternatif pidana denda diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1951 tentang Lalu-Lintas Jalan.

Pasal 108 dan pasal 109 Peraturan Pemerintah nomor 28 tahun 1951 tentang Lalu-Lintas Jalan mengatur ancaman hukuman/sanksi pidana bagi para pelanggar ketentuan lalu-lintas.

Pasal 108. Peraturan Pemerintah nomor 28 tahun 1951.

a. Ayat (1) "Dijatuhi hukuman kurungan paling lama satu bulan atau denda Rp. 2.225,— kepada seseorang yang melakukan pelanggaran terhadap pasal-pasal :

1) Pasal 2 PP Nomor 28 tahun 1951 :

— Pasal 2 ayat (1) huruf b, e, f, g, h dan ayat (2), pasal ini dapat diterjemahkan sebagai berikut :

— huruf b : berhenti di jalur lalu-lintas yang bukan jalan orang.

— huruf e : jalan terus dengan kendaraan melewati tanda-tanda yang ada pada alas jalan, jika perintah sudah diberikan.

— huruf f: berjalan samping menyamping di jalan orang, sehingga tidak cukup untuk dilewati bagi orang lain.

— huruf g: memberikan kendaraan disebelah kiri bentuk dari jalur lalu-lintas.

— huruf h: memberhentikan kendaraan di jalur lalu-lintas sehingga kendaraan lain tidak cukup untuk lewat.

— Pasal 2 ayat (2): harus mengemudi kendaraan di sebelah kiri, kecuali melewati (memotong) pemakai jalan lain.

2) Pasal 7 PP Nomor 28 tahun 1951 :

"Dilarang membuat aturan-aturan lalu lintas atau isyarat-isyarat untuk pengaturan lalu-lintas tanpa ijin Menteri Perhubungan".

3) Pasal 8 PP Nomor 28 tahun 1951 :

"Dilarang melanggar ketentuan-ketentuan peraturan lalu-lintas yang telah ditetapkan oleh Peraturan Daerah Otonom . . ."

Dilarang mengadakan *permainan* di jalan . . ."

4) Pasal 9 PP Nomor 28 tahun 1951 :

"Orang *berjalan kaki* dilarang menyeberangi suatu jalur untuk lalu-lintas kendaraan, jika tidak melalui jalan sependek-pendeknya . . . dan *dia* dapat *menyeberang* dengan *tidak membahayakan diri sendiri* atau orang lain . . ."

5) Pasal 10 ayat (2) PP Nomor 28 tahun 1951 :

"Orang berjalan kaki dilarang berjalan di luar jalur-jalur jalan penyeberangan yang telah ditentukan oleh penetapan majelis Harian Kota . . ."

6) Pasal 11 PP Nomor 28 tahun 1951 :

Ayat (1): Pengemudi yang *sempat melibat* atau *dapat selayaknya* mengira si pejalan kaki menyeberang, wajib mengurangi kecepatan, sehingga penyeberangan itu tidak dapat halangan.

Ayat (2): Sewaktu jalan beriringan pengemudi *wajib berada cukup jauhnya* dari kendaraan yang ada di mukanya, sehingga dapat dijaga/dicegah suatu tubrukan . . .

Ayat (4): dilarang mengemudi *menimbulkan gaduh* menyebabkan, asap, *tidak cukup menguasai kendaraannya* . . .

Ayat (8): Dengan Peraturan Daerah Otonom pengangkutan orang dengan sepeda dapat dibatasi atau dilarang melebihi muatannya . . .

7) Pasal 14 PP Nomor 28 tahun 1951 :

"Pemakai jalan diwajibkan *memberi tanda secukupnya* dengan suara atau isyarat ataupun diantara matahari terbenam dan matahari terbit dengan cahaya setiap waktu jika hal itu perlu untuk keamanan".

8) Pasal 15 PP No. 28 tahun 1951 :

a. Pengemudi kendaraan jika mengurangi kecepatan tiba-tiba menyatakan pada waktunya maksud itu dengan isyarat jelas . . .

b. Jika hendak berhenti, menyatakan maksud itu pada waktunya baik dengan isyarat yang jelas dinyatakan dengan isyarat . . .

c. Jika hendak mengubah haluan, *menyatakan maksud itu* pada waktunya dengan isyarat yang jelas.

9) Pasal 21 PP No. 28 tahun 1951 :

Dilarang mengadakan suatu pesawat yang *menyinarkan bahaya* yang mungkin menyilaukan . . .

10) Pasal 23 PP No. 28 tahun 1951 :

Ayat (1): Waktu hendak melewati kendaraan bermotor di luar daerah perumahan kota pengemudi harus *memberi tanda-tanda suara* . . . (klakson . . .

Ayat (2): *Dilarang memberi tanda-tanda suara* di daerah perumahan kota, jika tidak untuk keamanan lalu-lintas.

11) Pasal 33 PP No. 28 tahun 1951 :

a. Dilarang turun atau naik otobis sebelum dia berhenti

b. Dilarang meninggalkan otobis dari sebelah (bagian) yang tidak ditetapkan untuk itu.

c. Dilarang waktu kendaraan berjalan mengeluarkan anggota badan atau benda dari otobis.

Pasal-pasal lain dari pasal 108 Peraturan Pemerintah nomor 28 tahun 1951 yang mengandung ancaman sanksi pidana adalah Pasal 109 PP. No. 28 tahun 1951. Ancaman hukumannya: dilarang mengemudikan kendaraan bermotor untuk paling lama satu tahun.

Ancaman sanksi pidana tambahan (Pencabutan Hak).

Sanksi pidana tambahan berbentuk pencabutan hak-hak tertentu misalnya: dilarang menjalankan mata pencarian tertentu (dilarang sebagai sopir) dapat dilihat ketentuan asar hukumnya di pasal 35 ayat 1) angka 6 KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana).

Berdasarkan isi ketentuan pencabutan hak-hak tertentu pada pasal 35 ayat (1) angka 6 KUHP, dibubungkan dengan isi ketentuan pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965 tentang Undang-Undang Lalu-lintas dan angkutan Jalan Raya, seorang Hakim di Pengadilan (dalam perkara pelanggaran Lalu-lintas) lihat pasal 11 dan pasal 214 KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana) dapat menjatuhkan vonis pencabutan hak-hak seseorang.

Dapun pelanggaran-pelanggaran lalu-lintas yang dapat ditindak dengan sanksi pencabutan hak-hak sebagai sopir kendaraan bermotor adalah: jenis-jenis pelanggaran seperti tercantum dalam pasal 33 Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965.

Garis besar ini pasal 33 Undang-Undang No. 3 tahun 1965, adalah sebagai berikut:

"Dicabut haknya sebagai sopir kendaraan bermotor, bila melakukan hal-hal :

a. Perbuatan membahayakan, merintangai keamanan lalu-lintas atau merusakkan jalan (Pasal 2 Undang-Undang No. 3 tahun 1965).

b. Menyenggarakan perlombaan pacuan atau ikut serta dalam perlombaan pacuan di jalan-jalan tanpa ijin (pasal 4 Undang-Undang No. 3 tahun 1965).

c. Mengemudikan mobil di jalan dengan tidak membawa SIM, STNK, Surat Uji kendaraan atau tanda-tanda lain yang ditetapkan oleh Undang-Undang No. 3 tahun 1965 (Pasal 5) termasuk di dalamnya hak-hak perbuatan:

1) Mengemudikan mobil dalam keadaan sakit.

2) Mengemudikan mobil dalam keadaan mabuk/minum alkohol.

3) Mengemudikan mobil dalam keadaan lelah.

4) Mengemudikan mobil dalam keadaan memakai obat bius (morphin, ganja, dan lain-lain)

d. Pengemudi yang melakukan perbuatan tabrak lari.

e. Pengemudi yang memiliki SIM, menyuruh orang lain yang tidak memiliki SIM mengemudikan kendaraan bermotor".

Jika perbuatan-perbuatan huruf a sampai e tersebut di atas dilakukan dalam waktu satu tahun diulangi lagi (dua kali) dalam jenis-jenis pelanggaran yang sama, maka terhadap sipengemudi tersebut dapat dijatuhi hukuman: Sanksi pidana tambahan berbentuk pencabutan hak-hak seorang sesuai sopir (Pengeemudi kendaraan) atau pencabutan SIM, jangka waktunya dapat selama dua tahun (maksimal).

Masalah sanksi pidana tambahan pencabutan hak-hak tertentu (misalnya pencabutan SIM) juga dilaksanakan di Negeri Belanda.

Masalah pencabutan SIM dikatakan oleh Prof. Mr. J.M. Van Bemmelen, sebagai berikut :

"Di Negeri Belanda pemidanaan (hukuman) yang terpenting adalah: pencabutan ijin mengemudi. Sanksi Pidana ini merupakan pidana tambahan dan sering dijatuhkan. Pada umumnya (di Belanda) pencabutan ijin mengemudi lebih bersifat preventif bagi masyarakat, daripada hukuman pidana/kurungan . . ." ⁵⁾

Kalau masalah pencabutan SIM di Negeri Belanda dipandang sebagai hal yang lebih ditekankan pada preventif, di Indonesia juga dapat dilakukan hal itu; bahkan dapat sekaligus bersifat preventif dan bersifat represif. Yang penting perlu diperhitungkan adalah tentang penelitian dampak dari pidana tambahan (pencabutan SIM) itu di masyarakat Indonesia (berdampak positif atau negatif). Untuk itu perlu

pertama-tama dilakukan pencatatan-pencatatan jenis pelanggaran (jumlah angka-angkanya) dalam data, kemudian dibuat statistik pelanggaran lalu-lintas yang lengkap, akurat, setelah itu dianalisis. (Pekerjaan membuat statistik pelanggaran lalu-lintas dan menganalisis data statistik itu merupakan pekerjaan yang memerlukan ketrampilan khusus di lingkungan Kepolisian).

BAHASA DALAM PERUNDANG-UNDANGAN (PIDANA) LALU-LINTAS.

Dari uraian penjelasan pasal-pasal dalam Undang-undang lalu-lintas pada halaman-halaman di depan, dapat dilihat bahwa: bahasa hukum cenderung sulit dimengerti dan dapat mengandung penafsiran istilah yang luas artinya.

Sebagai contoh: pengertian istilah-istilah dalam kalimat di Pasal 8, 9, 11, 14, 15, 21, 23, 33, peraturan pemerintah Nomor 28 tahun 1950 tentang Lalu-lintas jalan.

Bahasa hukum dalam istilah-istilah tersebut di bawah ini cukup sulit untuk dibuat batasan-batasannya dan sulit diterapkan operasional standar ukuran minimal atau standar ukuran batasan maksimalnya. Sebagai contoh misalnya pengertian istilah :

1. Pasal 8 ayat (1) huruf h peraturan pemerintah no. 28 tahun 1951 kalimat dilarang mengadakan permainan di jalan.
2. Pasal 11 ayat (1) PP nomer 2

tahun 1951, kalimat: dapat selayaknya mengira.

— ayat (2) kalimat: berada cukup jauhnya dari kendaraan, yang berada di mukanya.

— ayat (4) kalimat: dia tak cukup lagi menguasai kendaraannya.

3. Pasal 14 ayat (1), kalimat: wajib memberi tanda secukupnya.

4. Pasal 15 ayat (1), kalimat: menyatakan pada waktunya maksud itu.

5. Pasal 19 ayat (1), kalimat: cahaya lampu kendaraan tidak menyalakan pemandangan pengemudi-pengemudi.

Beberapa contoh kalimat-kalimat bahasa Hukum yang mengandung penafsiran luas itu perlu diterjemahkan artinya secara kongkrit untuk tahu standar ukuran (patokannya), sehingga anggota polisi lalu-lintas yang melakukan penindakan represif tidak disangka melakukan perbuatan melawan hukum menangani kasus tersebut. Jalan keluar (jangka panjang) untuk memberi penafsiran pada bahasa-bahasa hukum yang sulit di pasal Undang-undang lalu-lintas antara lain diperlukan:

1. Yurisprudensi mengenai perkara-perkara lalu-lintas.
2. Penafsiran resmi (penjelasan) dari Mahkamah Agung.
3. Mencantumkan penjelasan undang-undang yang mudah untuk dimengerti bahasanya.

Sampai saat ini masih diperlukan yurisprudensi mengenai kumpulan keputusan-keputusan pengadilan yang menyangkut perkara lalu lintas. Yurisprudensi itu antara lain berguna untuk pedoman dalam menangani perkara-perkara lalu-lintas. Menghadapi masalah kesulitan dalam penafsiran istilah bahasa hukum diperlukan kearifan dan kebijaksanaan anggota polisi lalu-lintas. Kearifan dan kebijaksanaan dalam penafsiran bahasa hukum yang sulit dimengerti, dapat ditempuh dengan cara : "Memahami kembali azas-azas perundang-undangan lalu-lintas yaitu :

1. Asas kelancaran lalu-lintas
2. Asas keselamatan lalu-lintas
3. Asas keamanan lalu-lintas.

Salah satu dari ketiga asas itu dapat dipakai sebagai "*batu penguji*" dalam menghadapi perkara-perkara lalu-lintas dengan menghubungkan kasus yang sedang dihadapi dengan pasal-pasal yang mungkin dapat diterapkan terhadap kasus itu.

Asas kelancaran lalu-lintas diperlukan sebab salah satu unsur pokok dari berlalu-lintas adalah dapat diperoleh tempat dengan lancar dan tertib, dari suatu tempat ke tempat lain.

Asas keselamatan lalu-lintas diperlukan sebab: rasa terlindungi dari segala ancaman bahaya harus terwujudkan. Sehingga keselamatan yang harus dijaga adalah keselamatan jiwa, raga, harta benda, kehormatan.

Asas keamanan lalu-lintas diperlukan sebab: dalam berlalu-lintas di jalan harus tercipta rasa bebas dari gangguan fisik/psikis, bebas dari rasa kekhawatiran, bebas dari ancaman bahaya, dan tercipta perasaan tenteram lahir dan batin selama di perjalanan.

Kesalahan atau kealpaan (lalai = culpa) dalam pelanggaran undang-undang lalu-lintas.

Bahwa lalu-lintas mengandung bahaya adalah suatu kenyataan yang tidak dapat disangkal. Jumlah orang yang mati karena kecelakaan lalu-lintas di semua negara cenderung bertambah banyak. Pada dasarnya tiap orang yang mengemudikan mobil harus sadar dan tahu bahwa kelakuannya pada suatu saat dapat menimbulkan bahaya bagi orang lain, dan orang yang tidak menginsyafi kemungkinan itu harus dihukum karena menimbulkan kerugian bagi orang lain atau melanggar ketentuan lalu-lintas.

Ketidak sengaja (kealpaan = lalai = culpa) dari seorang pengemudi kendaraan bermotor dapat diukur dengan 2 (dua) syarat menurut ilmu pengetahuan hukum pidana yaitu :

1. Perbuatan yang dilakukan (oleh pengemudi kendaraan bermotor) merupakan suatu perbuatan kurang hati-hati atau kurang waspada.
2. Pelaku (pengemudi kendaraan bermotor) harus dapat memba-

yangkan (menyangka) tentang timbulnya akibat dari perbuatan yang dilakukan dengan hati-hati itu.

Penentuan kesalahan (kealpaan = lalai = culpa) ditentukan oleh si pelaku. Si pelaku walaupun dapat membayangkan akibat-akibat yang mungkin terjadi (misalnya: menabrak) tetapi karena kurang hati-hati maka dia tidak berhasil mencegah timbulnya akibat itu (tabrakan). Jika dia benar hati-hati maka akan berhasil mencegah terjadinya akibat (tabrakan).

GABUNGAN PERBUATAN DALAM PELANGGARAN UNDANG-UNDANG LALU-LINTAS.

Apabila suatu peristiwa pelanggaran lalu-lintas menyangkut lebih dari satu peraturan perundang-undangan yang dilanggar, maka hanya diperlakukan salah satu peraturan pidana saja, yaitu dilihat hukuman pokok yang paling berat sanksi pidananya.

Pasal 63 KUHP menentukan :

Ayat (1) "Jika suatu perbuatan masuk dalam lebih dari satu aturan pidana, maka yang dikenakan hanya satu di antara aturan-aturan itu; jika berbeda-beda, yang dikenakan yang memuat ancaman pidana pokok yang paling berat".

Ayat (2) "Jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam

aturan pidana yang khusus itulah yang diterapkan”.

Penentuan hukuman pokok itu ada di tangan hakim dalam penjatuhannya.

“... pasal 63 KUHP menentukan, bahwa dalam gabungan perbuatan hakim wajib untuk menjatuhkan peraturan pidana yang paling berat, apabila ada perbedaan ancaman sanksi pidana di antara peraturan-peraturan itu...”⁶⁾

Dengan demikian hakim dapat memilih di antara pasal-pasal yang diajukan Jaksa dan menentukan peristiwa-peristiwa mana yang sudah terbukti kesalahannya berdasarkan berkas perkara dan alat bukti hasil penyidikan dari Penyidik Polri (dalam hal ini penyidik dari Satuan Lalu-lintas).

UNDANG-UNDANG LALU-LINTAS DAN KONVENSI WINA TAHUN 1961

Konvensi Wina tahun 1961 antara lain mengatur tentang hubungan Diplomatik antara suatu Negara dengan Negara lain.

Dalam proses pelaksanaan hubungan diplomatik itu pejabat Duta Besar, Konsul (Corps Diplomatik) negara-negara yang bersangkutan dituntut oleh Kepala Negaranya untuk sementara waktu berdiam di wilayah RI guna melakukan kegiatan misinya. Dalam kegiatan misinya itu tentu berjalan di jalan-jalan.

Ketentuan-ketentuan Konvensi Wi-

na tahun 1961 ada hubungannya dengan masalah Lalu-lintas dapat dijelaskan sebagai berikut :

Pasal 29 Konvensi Wina tahun 1961:

”Orang agen diplomatik tidak dapat diganggu gugat. Ia tidak dapat dipertanggung jawabkan dalam bentuk apapun dari penangkapan...”

Dari ketentuan pasal 29 Konvensi Wina tahun 1961, dapat dilihat bahwa agen diplomatik (Duta besar, Konsul, dan keluarganya) tidak dapat diganggu gugat dalam perkara-perkara pelanggaran Lalu-lintas.

Pasal 31 ayat (2) Konvensi Wina tahun 1961 :

”Seorang agen Diplomatik tidak berkewajiban menjadi saksi untuk memberikan bukti”.

Ketentuan pasal 29 dihubungkan dengan pasal 31 ayat (2) Konvensi Wina tahun 1961 dapat memberi kesimpulan bahwa dalam perkara-perkara pelanggaran Lalu-lintas, kecelakaan lalu-lintas, agen diplomatik *tidak berkewajiban* untuk memberikan kesaksian atau didengar keterangannya atau memberikan sejumlah bukti-bukti.

Pasal 36 ayat (2) Konvensi Wina tahun 1961 :

”Bagasi pribadi agen diplomatik bebas dari pemeriksaan...” termasuk di dalamnya mobil pribadi dari agen diplomatik.

Pasal 44 Konvensi Wina tahun 1961:

”Negara penerima (dalam hal ini RI) memberikan kemudahan .

untuk meninggalkan Negara penerima (dalam hal ini RI) pada saat yang secepat-cepatnya. Khususnya dalam hal kebutuhan, Negara penerima menyediakan untuk mereka itu sarana-sarana transpor yang perlu untuk mereka sendiri dan barang-barangnya.”

Dari ketentuan pasal 36 ayat (2) dan pasal 44 Konvensi Wina tahun 1961 dapat dilihat bahwa mobil pribadi (yang digunakan keluarganya milik pribadi) bebas dari pemeriksaan.

Apabila agen Diplomatik tersebut akan meninggalkan negara RI

kembali ke negaranya, maka pengawasan dan keamanan dalam perjalanan di jalan menuju pelabuhan udara perlu diberikan pengamanannya dan kemudahan-kemudahan.

PENUTUP

Uraian penjelasan tersebut di atas, menyangkut masalah penegakan hukum yang bersifat Represif. Uraian tugas Polisi yang bersifat Preventif, dapat dibaca dalam bahan-bahan bacaan lainnya. Mudah-mudahan bahan/materi pembahasan dalam tulisan ini berguna bagi para pembacanya.

“Happiness lies in the joy of achievement and the thrill of creative effort”.

Franklin D. Roosevelt

ENGLISH CORNER

Pembaca yang berbahagia,

Topik kebahasaan yang ingin diketengahkan dalam English Corner kita kali ini adalah penggunaan *must* dan *must not* (*mustn't*) dalam kalimat-kalimat yang bermakna *kebarusan/kewajiban* dan *larangan*.
















Perhatikan contoh berikut ini :

No. smoking
You *mustn't* smoke

Fasten seat belts
You *must* fasten your seat belts.

Selanjutnya anda diminta mengerjakan latihan dibawah ini. Perhatikan dengan baik perintahnya sebelum anda mengerjakan latihan tersebut.

Look at the signs and notices. Put *you must* or *you mustn't* in the following sentences. Complete the instructions where necessary.

1  DO NOT WALK ACROSS ROAD WHEN LIGHT IS RED	2  FASTEN AIRCRAFT SEAT BELT	3  KEEP THIS ENTRANCE CLEAR	4  DO NOT DROP LITTER FINE F 10	5  MAXIMUM SPEED LIMIT
6  NO PHOTOGRAPHS DURING THE PERFORMANCE	7  NO ENTRY	8  GIVE WAY	9  NO SWIMMING	10  STOP
11  8.30 am - 9.30 am Mon - Fri NO PARKING	12  NO U TURN	13  NO FOOD OR DRINK IN THE CLASSROOM	14  DO NOT FEED THE ANIMALS	15  KEEP LEFT

*From : Opening Strategies
by Brian Abbs.*

1. walk across the road when the light is red.
2. fasten your when the sign is on.
3. keep this entrance clear.
4. drop in the park or on the road.
5. keep to the speed limit
6. take photographs in the theatre.
7. go down this street because the sign says
8. to other drivers.
9. swim in the river.
10. stop when you see the sign.
11. between 8.30 a.m. and 9.30 a.m.
12. do a U turn in this main road
13. bring sandwiches into the classroom
14. the animals.
15. keep

Jawaban untuk latihan yang diberikan pada English Corner Majalah Bhayangkara No. 012/1990.

1.
 - a) It seems that men drive faster than women do.
 - b) Men drive more recklessly than women do.
 - c) Men react faster/a bit faster than women do in emergencies.
 - d) Men concentrate more when driving than women do.
2.
 - a) It (the university) is doing research into the difference between men and women drivers.
 - b) – Men drive faster and more recklessly than women.
– Women often drive more carefully than men.
 - c) men drivers react a bit faster in emergencies than women driver do.
 - d) Because it seems men concentrate more/better when they are driving.

