

Tinjauan Yuridis Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Anak Yang Mengakibatkan Matinya Korban

Rudi Anto Sinaga

Universitas Muslim Nusantara Al Washliyah, Indonesia

Email:

Received:

Accepted:

Abstract

This study aims to determine the discretion in traffic crimes that result in the loss of life of others by children, the implementation of police discretion, as well as obstacles and efforts in its application. The research method uses a normative and empirical legal approach. The normative study examined Law No. 11 of 2012 concerning the Juvenile Criminal Justice System (SPPA) and Law No. 2 of 2002 concerning the Indonesian National Police. The empirical study was conducted by examining the practice of police discretion, particularly at the Indrapura Police Station. The results of the study show that the legal basis for police discretion is found in Article 18 paragraph (1) of the Police Law, which gives the authority to act according to one's own judgment in the public interest. In practice, the police apply a restorative justice model through Alternative Dispute Resolution (ADR) in the form of mediation between the child offender and the victim's family. This mechanism aims to protect the best interests of the child while restoring social relations. The obstacles that arise are the choice of imprisonment or fines as sanctions, where the community prefers fines so as not to cause a deterrent effect, as well as the negative perception of children towards the police due to a lack of legal understanding. In conclusion, police discretion in juvenile traffic cases prioritizes restorative justice, but its effectiveness is limited due to obstacles in legal awareness and the weakness of the applicable sanctions.

Keywords: Prevention, Traffic, Children

Abtrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui diskresi dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain oleh anak, pelaksanaan diskresi Kepolisian, serta hambatan dan upaya dalam penerapannya. Metode penelitian menggunakan pendekatan hukum

normatif dan empiris. Penelitian normatif menelaah Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (SPPA) serta Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia. Penelitian empiris dilakukan dengan mengkaji praktik pelaksanaan diskresi kepolisian, khususnya pada Polsek Indrapura. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dasar hukum diskresi kepolisian terdapat pada Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Kepolisian, yang memberikan kewenangan bertindak menurut penilaian sendiri demi kepentingan umum. Praktikanya, kepolisian menerapkan model restorative justice melalui Alternative Dispute Resolution (ADR) berupa mediasi antara pelaku anak dan keluarga korban. Mekanisme ini bertujuan melindungi kepentingan terbaik anak sekaligus memulihkan hubungan sosial. Hambatan yang muncul adalah pilihan sanksi kurungan atau denda, di mana masyarakat lebih memilih denda sehingga tidak menimbulkan efek jera, serta persepsi negatif anak terhadap polisi akibat kurangnya pemahaman hukum. Kesimpulannya, diskresi kepolisian dalam perkara lalu lintas anak mengedepankan restorative justice, namun efektivitasnya terbatas karena kendala kesadaran hukum dan kelemahan sanksi yang berlaku.

Kata Kunci : Penanggulangan, Lalu Lintas, Anak.

Pendahuluan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa 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 benda¹.

Meskipun telah disosialisasikannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di Indonesia tetap tinggi, sesuai dengan data yang berasal dari Direktorat Lalu Lintas Markas Besar Kepolisian, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2016 mencapai 57.726 kasus dengan angka pelanggaran lalu lintas sebanyak 5.814.386 pelanggaran. Bahkan menurut data dari WHO, kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 3 bagi masyarakat Indonesia, setelah HIV/AIDS dan TB Paru. Pada tahun 2016, jumlah kematian akibat kecelakaan telah mencapai 30.637 jiwa, artinya dalam setiap 1 jam terdapat sekitar 3-4 orang atau setiap harinya sekitar 84 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Secara nasional, Sebanyak 67% korban kecelakaan berada pada usia

¹ Herman Wahyu Dwi Maelana dan Prihartarto Eko Wibowo, "Analisis Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Pengemudi Terlibat Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Yogyakarta," *ALBAMA: JURNAL BISNIS ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN* 16, no. 1 (2023): 48, <https://doi.org/10.56606/albama.v16i1.117>.

produktif (22 - 50 tahun). Loss productivity dari korban dan kerugian material akibat kecelakaan tersebut diperkirakan mencapai 2,9 - 3,1% dari total PDB Indonesia, atau setara dengan Rp. 205 - 220 trilyun pada tahun 2016 dengan total PDB mencapai Rp. 7.000 trilyun².

Penyebab meningkatnya kecelakaan di jalan selain pertambahan penduduk dan kemakmuran yang menyebabkan semakin banyak orang bepergian, juga disebabkan faktor keadaan jalan dan lingkungan, kondisi kendaraan, dan keadaan pengemudi. Salah satu permasalahan lalu lintas yang perlu mendapatkan perhatian serius adalah kecelakaan lalu lintas, yang biasanya selalu berawal dari adanya pelanggaran lalu lintas³.

“Pelanggaran lalu lintas yang dimaksud adalah penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas dan bagi orang yang melanggar dikenakan sanksi pidana dan proses pengajuan perkaranya menggunakan acara pemeriksaan cepat sesuai Pasal 207, 211 dan 216 KUHP”.

Bentuk pelanggaran yang sering terjadi dalam berlalu lintas di jalan raya adalah kecelakaan Lalu lintas yang dapat merugikan harta atau nyawa orang lain yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan, serta faktor cuaca. Kombinasi dari faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan⁴.

Banyaknya kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia khususnya di Kota Indrapura menyebabkan permasalahan baru yaitu meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas selama dua tahun terakhir, hal tersebut dikarenakan banyaknya pengendara kendaraan bermotor yang tidak mengerti dan memahami rambu rambu lalu lintas serta bagaimana berkendara yang baik sesuai dengan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga mengakibatkan banyak terjadi kecelakaan lalu lintas.

Selain karena bertambah ramainya pengguna jalan raya, kontruksi jalan yang kurang baik, kendaraan yang tidak memenuhi syarat, faktor kelalaian atau kecerobohan manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri⁵.

² Annisa Hidayati dan Lucia Yovita Hendrati, “Traffic Accident Risk Analysis by Knowledge, the Use of Traffic Lane, and Speed,” *Jurnal Berkala Epidemiologi* 4, no. 2 (2017): 275, <https://doi.org/10.20473/jbe.V4I22016.275-287>.

³ Fadlan dkk., “Implementasi Traffic Accident Analysis Guna Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas,” *Jurnal Publicuho* 7, no. 3 (2024): 1389–401, <https://doi.org/10.35817/publicuho.v7i3.497>.

⁴ Lis Diana Ningsih dkk., “Pertanggungjawaban Pidana Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Subang,” *Jurnal HPJI* 11, no. 1 (2025): 75–82, <https://doi.org/10.26593/jhpji.v11i1.9068.75-82>.

⁵ Didi Iskandar dkk., “Analisis Yuridis Kelalaian Pengemudi Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Putusan No. 479/Pid.Sus/2017/Pn-Mdn),” *Jurnal Ilmiah METADATA* 4, no. 3 (2022): 170–86, <https://doi.org/10.47652/metadata.v4i3.225>.

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya, betapa minimnya kesadaran hukum pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor. Karena masih banyak orang-orang yang mengemudikan kendaraannya dengan tidak tertib dan tidak taat pada rambu-rambu lalu lintas⁶.

Kecelakaan lalu lintas terjadi disebabkan oleh berbagai faktor seperti faktor kelelahan dan kurang berhati-hatinya pengemudi adalah pemicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hal tersebut terjadi karena adanya kelalaian atau kealpaan pengemudi khususnya anak dalam mengemudikan kendaraannya. Kelalaian tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka ringan, luka berat atau meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri.⁷

Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang dalam satuan. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung-jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku menjadi jera dan lebih berhati-hati. Bahkan berhati-hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi juga sangat mempengaruhi ketika mengendarai kendaraan serta kesadaran hukum berlalu lintas yang harus dipatuhi sebagaimana mestinya⁸.

Adapun yang menjadi tujuan dalam penulisan ini Adalah untuk mengetahui kebijakan kepolisian dalam penanggulangan tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh anak mengakibatkan kematian. untuk mengetahui pelaksanaan diskresi kepolisian dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain yang dilakukan oleh anak. Dan untuk mengetahui hambatan dan upaya kepolisian dalam melakukan diskresi dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain yang dilakukan oleh anak.

Metode

⁶ Muriyanto Muriyanto, "Analisis Yuridis Peran Kepolisian Dalam Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Keadilan Restoratif (Restorative Justice) di Wilayah Hukum Kepolisian Resor (Polres) Ogan Komering Ilir," *VERITAS* 8, no. 1 (2022): 94–108, <https://doi.org/10.34005/veritas.v8i1.1621>.

⁷ Subhan Akbar Al Hakim dkk., "Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Pantura (Ruas Jalan Km 10 – Km 20) Kabupaten Tuban," *Tekmapro* 19, no. 2 (2024), <https://doi.org/10.33005/tekmapro.v19i2.430>.

⁸ Rekyan Ayu Nawang Wulan dkk., "Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Di Wilayah Hukum Polres Boyolali (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polsek Boyolali)," *Jurnal Bedah Hukum* 4, no. 1 (2020): 15–33, <https://doi.org/10.36596/jbh.v4i1.342>.

Jenis penelitian ini adalah yuridis normatif dan yuridis empiris. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yaitu penelitian yang hanya semata-mata melukiskan keadaan objek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum. Pendekatan yuridis empiris dalam penelitian ini maksudnya adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan yaitu tentang peran Kepolisian Satuan Lalu Lintas dalam menanggulangi tindak pidana lalu lintas dilakukan oleh anak dibawah umur yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain. Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari penelitian di Satlantas Polsek Indrapura. Data sekunder diantaranya bahan hukum yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti seperti Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Teknik pengumpulan data pada penelitian berasal dari Penelitian kepustakaan (library research) yang berhubungan dengan peran Kepolisian Satuan Lalu Lintas dalam menanggulangi tindak pidana lalu lintas. Penelitian lapangan (field research) yaitu melalui wawancara dengan nara sumber yang berwenang di Satlantas Polsek Indrapura. Teknik Analisis Data yakni Data yang terkumpul tersebut akan dianalisa dengan seksama dengan menggunakan analisis kualitatif atau dijabarkan dengan kalimat. Analisis kualitatif adalah analisa yang didasarkan pada paradigma hubungan dinamis antara teori, konsep-konsep dan data yang merupakan umpan balik atau modifikasi yang tetap dari teori dan konsep yang didasarkan pada data yang dikumpulkan.

Pembahasan

Kebijakan Kepolisian Dalam Penanggulangan Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Mengakibatkan Kematian

Menurut Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan mengenai pengertian kecelakaan lalu lintas, yaitu kecelakaan merupakan suatu peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai hal, seperti kelalaian pengguna jalan, ketidak layakan kendaraan, ketidaklayakan jalan atau infrastruktur, dan iklim/lingkungan.⁹

Salah satu asas hukum yang dikenal adalah *lex specialis derogat legi generalis*, menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum, inilah yang menjadi dasar kecelakaan lalu lintas dinyatakan sebagai

⁹ Dhewi Mega Sari dan Fatma Lestari, "Gambaran Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Klasifikasi Cedera Pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas," *Science Map Journal* 6, no. 2 (2024): 65–75, <https://doi.org/10.30598/jmsvol6issue2pp65-75>.

salah satu bentuk perbuatan atau tindak pidana khusus karena diatur di dalam suatu bentuk hukum perundang-undangan¹⁰ diluar Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Sesuai dengan ketentuan Pasal 103 KUHP. Kecelakaan dapat dinyatakan dalam bentuk tindak pidana karena diatur ketentuan pidananya dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 310, Pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas ringan diancam pidana penjara maksimal 6 bulan, jika mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sedang diancam pidana penjara maksimal 1 tahun, dan jika mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat maka ancaman hukuman pidana penjara mencapai maksimal 5 tahun penjara dan jika korbannya mengalami kematian maka diancam dengan hukuman pidana penjara 6 tahun.¹¹

Terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan atas dua faktor yaitu kesengajaan dan kelalaian. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kesengajaan maka ancaman pidana yang dapat diberikan menjadi dua kali lipat dari ketentuan yang telah ada mengenai masing-masing jenis kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian. Kepolisian adalah institusi yang memegang fungsi utama penegakan hukum. Selain itu kepolisian juga dituntut untuk melayani tujuan sosial berupa penjagaan keamanan dan ketertiban serta memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.¹²

Salah satu tugas yang dibebankan kepada kepolisian adalah penanganan permasalahan lalu lintas baik yang bersifat prefentif maupun represif. Kepolisian dituntut untuk menjaga ketertiban lalu lintas selain juga harus menegakkan hukum pidana lalu lintas. Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan peneguhan kepada aparat kepolisian sebagai lembaga negara yang memiliki kewenangan paling luas dibanding lembaga lain dalam hal penegakan hukum pidana lalu lintas dan ketertiban di jalan raya.

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas merupakan tindak pidana yang mengakibatkan kerugian baik harta maupun nyawa. Kerugian terjadi tidak hanya kerugian yang dialami korban, melainkan pelaku juga mengalaminya. Berdasarkan hasil penelitian di Kepolisian Resort Polsek Indrapura, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi Tahun 2019 sampai dengan tahun 2021 adalah

Tahun 2022, A Pada tahun 2022 terjadi 1.339 kasus kecelakaan lalu lintas dengan total kerugian materi Rp 2.972.450.000. Jumlah kasus tertinggi terjadi pada

¹⁰ Ni Made Ayu Lia Angraeni, "Diversi Sebagai Bentuk Penyelesaian Perkara Anak Yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas," *Badamai Law Journal* 6, no. 1 (2021): 112, <https://doi.org/10.32801/damai.v6i1.11754>.

¹¹ Suyadi Suyadi dkk., "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Turut Serta Sebagai Pelaku Dalam Tindak Pidana Pembunuhan Berencana (Studi Putusan Pengadilan Negeri Lubuk Pakam Nomor 2183/Pid.B/2020/PN Lbp)," *Jurnal Ilmiah METADATA* 4, no. 3 (2022): 331–46, <https://doi.org/10.47652/metadata.v4i3.241>.

¹² Sd.fuji Lestari Hasibuan dkk., "Peran Kepolisian Dalam Melakukan Pembinaan Keamanan Dan Ketertiban Masyarakat Desa Melalui Pendekatan Komprehensif (Penelitian Di Polsek Baturaja Barat)," *Jurnal Pro Justitia (JPJ)* 2, no. 1 (2021), <https://doi.org/10.57084/jpi.v2i1.668>.

bulan Juli (174 kasus, Rp 210.250.000), disusul Juni (167 kasus, Rp 434.975.000) dan September (155 kasus, Rp 469.410.000). Kasus terendah terjadi pada Maret dengan 61 kasus dan kerugian Rp 143.950.000. Dari total kasus, sebanyak 701 pelaku melarikan diri, tertinggi di Juli (95 kasus) dan terendah di Maret (30 kasus). Penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang berhasil dilakukan oleh penyidik Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura adalah berjumlah 158 kasus.

Tahun 2023, Pada 2023 jumlah kasus menurun menjadi 1.326 kasus dengan total kerugian Rp 2.109.810.000. Kasus tertinggi terjadi pada September (159 kasus, Rp 195.680.000), diikuti Mei (129 kasus, Rp 140.350.000) dan Agustus (127 kasus, Rp 156.900.000). Kasus terendah terjadi pada Januari dengan 71 kasus dan kerugian Rp 52.695.000, disusul Juli (Rp 83.600.000) dan April (Rp 109.750.000). Penyebab kecelakaan lalu lintas, mayoritas disebabkan oleh kesalahan faktor manusia (*human error*). Beberapa di antaranya seperti kurang berhati-hati, kurang konsentrasi, dan kelelahan. Pada dasarnya faktor-faktor tersebut berkaitan atau saling menunjang bagi terjadinya kecelakaan.

Tahun 2024 Tahun 2024 mengalami kenaikan drastis menjadi 1.598 kasus dengan kerugian materi Rp 2.247.025.000. Kasus tertinggi terjadi pada Oktober (217 kasus, Rp 306.850.000), April (158 kasus, Rp 309.450.000), dan November (150 kasus, Rp 220.170.000). Kasus terendah terjadi pada Januari dengan 74 kasus dan kerugian Rp 69.200.000, diikuti Februari (105 kasus, Rp 114.325.000) serta Juli (118 kasus, Rp 63.300.000).¹³

Membahas lebih lanjut mengenai kebijakan Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura dalam mencegah tindak pidana lalu lintas dilakukan oleh anak dibawah umur, maka terlebih dahulu dikemukakan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor penyebab meningkatnya jumlah kecelakaan lalu-lintas yang sering terjadi pada saat sekarang ini dapat diketahui dari 2 (dua) faktor yaitu:

Faktor Intern diantaranya Kurangnya kesadaran hukum dan Kurangnya kepatuhan terhadap hukum. Faktor Ekstern yaitu pengaruh sosiologis yang dapat mengakibatkan terjadinya gangguan keamanan lalu-lintas, Sarana dan fasilitas yang kurang memadai, Penegakan hukum yang lemah, Peranan masyarakat dalam penegakan hukum kurang efektif. Penyebab lain timbulnya kecelakaan dapat dibuktikan dengan parkir yang tidak pada tempatnya.¹⁴

Berdasarkan faktor-faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas dan dihubungkan dengan kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura, maka kebijakan Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura dalam mencegah tindak pidana lalu lintas dilakukan oleh anak dibawah umur, berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan, penyelesaian

¹³ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

¹⁴ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

perkara tersebut bisa dilakukan melalui mediasi atau lebih dikenal dengan istilah *Alternatife Dispute Resolution* (ADR).¹⁵

Berkaitan dengan data tindak pidana yang dilakukan oleh anak yang mengalami peningkatan secara kuantitas maupun kualitas, hal tersebut sejalan dengan apa yang disampaikan dalam wawancara oleh Aiptu J. Sihaloho, Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura yang memberikan penjelasan bahwa tindak pidana/kriminalitas yang dilakukan oleh anak-anak di wilayah hukum Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura secara kuantitas ada peningkatan dalam hal ini adalah sebagai pelaku maupun korban kecelakaan lalu lintas. Mekanisme penanganan perkara tersangka anak di Unit Laka Sat Lantas Kepolisian Polsek Indrapura setelah dilakukan olah Tempat Kejadian Perkara (TKP) maka anak di bawah umur yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang korbannya sampai meninggal dunia maka Unit Laka Lantas Kepolisian Polsek Indrapura tetap melakukan penyidikan sesuai dengan KUHAP.¹⁶

Data peningkatan kecelakaan yang melibatkan pelaku anak dalam kurun waktu tahun 2019 sampai dengan 2021 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1: Jumlah Data Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pelaku Anak Tahun 2022 –2024

No.	Tahun	Jumlah Kasus
1	2022	5
2	2023	12
3	2024	32
Jumlah	49	

Sumber : Satlantas Polsek Indrapura Tahun 2025

Berdasarkan data Sat. Lantas Kepolisian Polsek Indrapura tersebut di atas diketahui bahwa terjadi peningkatan kuantitas kecelakaan anak secara dari tahun 2019 ke tahun 2021 sangat drastis, dimana pada tahun 2019 hanya terjadi 5 jumlah kasus sedang pada tahun 2020 terjadi 12 jumlah kasus, pada tahun 2021 sempat menurun menjadi 32 jumlah dan menjadi jumlah kasus yang luar biasa pada kecelakaan lalu lintas dengan pelaku anak. Data tersebut menunjukkan bahwa ternyata dari perkara yang ditangani pada tahun 2019 sampai dengan tahun 2021 oleh Sat. Lantas Polsek Indrapura sebanyak 25 perkara diselesaikan melalui *Alternatife Dispute Resolution* (upaya mediasi) di mana korban mengalami luka berat dan luka ringan saja.¹⁷

Penyelesaiannya secara *Alternatife Dispute Resolution* (ADR), yakni penyelesaian dengan menggunakan mediasi yang mempertemukan antara

¹⁵ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

¹⁶ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

¹⁷ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

tersangka dengan korban di mana korban memberikan sejumlah ganti kerugian material kepada korban. Penyelesaian kasus kecelakaan lebih diarahkan kepada *Alternatif Dispute Resolution* (ADR), mengingat masa depan dan kondisi psikologis anak di masa mendatang.¹⁸

Pelaksanaan peradilan *restorative* dapat dilakukan melalui kegiatan-kegiatan seperti mediasi korban dengan pelaku/pelanggar; musyawarah kelompok keluarga, pelayanan di masyarakat yang bersifat pemulihan baik korban maupun pelaku. Berdasarkan hasil penelitian maka ditemukan bahwa dari tahun 2019-2021 yang terdapat kasus kecelakaan yang pelakunya anak sejumlah 49 kasus dan diselesaikan melalui *Alternatif Dispute Resolution* (ADR) yang dilakukan oleh Satlantas Polsek Indrapura sebanyak 25 kasus dalam menangani perkara anak sebagai pelaku kecelakaan laka lantas merupakan implementasi dari model peradilan *restorative justice*.¹⁹

Pelaksanaan Diskresi Kepolisian Dalam Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Yang Dilakukan Oleh Anak

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal) dan kerugian harta benda.²⁰ Kecermatan pengemudi atau pengendara dalam memperhatikan dan mempersiapkan kendaraan sebelum berangkat serta dalam mengemudikan kendaraan pada arus lalu lintas padat atau jalan licin, kecil kemungkinan akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan.²¹

Macam-macam unsur kelalaian yang menimbulkan kecelakaan yakni Kelalaian karena orang, misalnya menggunakan *handphone* ketika mengemudi, kondisi tubuh letih dan mengantuk untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (*dolus*) atau kelalaian/Kealpaan (*culpa*). Dan kelalaian Karena Kendaraan, faktor kendaraan yang kerap

¹⁸ Frensiska Ardhiyaningrum dan Diana Setiawati, "Hambatan dan Peluang Efektivitas Alternative Dispute Resolution (ADR) dalam Penyelesaian Sengketa Bisnis di Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999," *Jembatan Hukum : Kajian ilmu Hukum, Sosial dan Administrasi Negara* 1, no. 4 (2024): 138–53, <https://doi.org/10.62383/jembatan.v1i4.1132>.

¹⁹ Aiptu J. Sihalo, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

²⁰ Refliani Drevantly Kiriwenno dkk., "Penerapan Keadilan Restoratif Dalam Tindak Pidana Lalu Lintas," *TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum* 3, no. 12 (2024): 1218, <https://doi.org/10.47268/tatohi.v3i12.2112>.

²¹ Bintarno Bintarno, "Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Karena Kealpaannya Mengakibatkan Korban Ringan Dan Kerusakan Barang Serta Korban Meninggal Dunia," *Jurnal Hukum Khaira Ummah* 15, no. 3 (2020), <http://dx.doi.org/10.30659/jhku.v15i3.2603>.

kali menghantui kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban yang sudah tidak layak pakai, batas muatan yang melebihi batas angkut kendaraan.²²

Berdasarkan Pasal 310 UU LLAJ dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sudah tertera sangat jelas sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas. Meski UU LLAJ telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi.

Banyaknya korban meninggal dalam kasus kecelakaan dikategorikan sebagai pembunuhan karena kealpaan atau kelalaian. Jadi, pengendara tidak dikategorikan masuk kedalam unsur kesengajaan tetapi masuk dalam unsur kelalaian.²³ Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU LLAJ 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.²⁴ berdasarkan pengertian kecelakaan lalu lintas tersebut mengidentifikasikan bahwa peristiwa kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja, oleh karena adanya unsur tidak diduga dan tidak disengaja, maka dapat diartikan dengan kelalaian (kealpaan – *culpa*).²⁵

Ketentuan-ketentuan mengenai kelalaian atau kealpaan yang menyebabkan korbanya meninggal dunia diatur dalam KUHP Buku Kedua tentang Kejahatan Bab XXI Pasal 359, yang berbunyi sebagai berikut : “Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau kurungan paling lama 1 (satu) tahun”.

Menentukan seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (*dolus*) atau kelalaian/ Kealpaan (*culpa*). Dalam lapangan hukum pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan opzet merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila didalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan opzettelijk, maka unsur dengan sengaja ini

²² Asep Supriadi, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia* (PT. Alumni, 2014).

²³ Wahyu Maulana dkk., “Analisis Yuridis Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Berakibat Kematian (Studi Penelitian Diwilayah Hukum Polres Kota Lhokseumawe),” *JURNAL ILMIAH MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MALIKUSSALEH* 1, no. 1 (2018), <https://doi.org/10.29103/jimfh.v1i1.2540>.

²⁴ Supriadi, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*.

²⁵ Supriadi, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*.

menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan.²⁶

Unsur kesengajaan diatas ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau kelapaan atau culpa yang dalam doktrin hukum pidana disebut sebagai kealpaan yang tidak disadari atau *onbewuste schuld* dan kealpaan disadari atau *bewuste schuld*.²⁷ Unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati.

Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 360: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatankejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian dari ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359: “karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut.

Fenomena yang saat ini berkembang adalah anak telah terbiasa mengendarai kendaraan bermotor, padahal mereka belum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM), belum memahami dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas.²⁸ Anak sebagai pengendara kendaraan bermotor sangat berpotensi menjadi pelaku perkara pidana lalu lintas, khususnya terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan pihak lain mengalami kerugian material maupun pengobatan bagi korban yang mengalami luka-luka, baik ringan, sedang maupun berat, sampai dengan korban sembuh. Dalam konteks ini pihak pelaku dan keluarganya biasanya mengajukan untuk dilaksanakan perdamaian dengan pihak korban dan keluarganya. Diskresi kepolisian diatur dalam Pasal 18 Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia yang menentukan bahwa untuk kepentingan umum, pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri.²⁹ Ketentuan Kepolisian dalam konteks situasi yang demikian dapat

²⁶ Supriadi, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*.

²⁷ Widodo Tresno Novianto, “Penafsiran Hukum Dalam Menentukan Unsur-Unsur Kelalaian Malpraktek Medik (Medical Malpractice,” *Yustisia Jurnal Hukum* 4, no. 2 (2015), <https://doi.org/10.20961/yustisia.v4i2.8670>.

²⁸ Sylvia Claudia Agustina dkk., “Police Discretion in Traffic Criminal Cases Committed by Children,” *Ius Poenale* 1, no. 2 (2020): 135–48, <https://doi.org/10.25041/ip.v1i2.2049>.

²⁹ Guntur Priyantoko, “Penerapan Diskresi Kepolisian Dalam Penanganan Unjuk Rasa Guntur Priyantoko,” *DE LEGA LATA: Jurnal Ilmu Hukum* 1, no. 1 (2016), <https://doi.org/10.30596/dll.v1i1.784>.

melaksanakan diskresi, yaitu kewenangan khusus untuk melakukan tindakan tertentu dalam batas kewenangan yang dimilikinya.

Diskresi diartikan sebagai kebebasan mengambil keputusan dalam setiap situasi yang dihadapi menurut pendapatnya sendiri. Diskresi sebagai kebijakan dari pejabat negara dari pusat sampai daerah yang intinya membolehkan pejabat publik melakukan sebuah kebijakan yang melanggar undang-undang, dengan tiga syarat, yaitu demi kepentingan umu, masih dalam batas kewenangannya, dan tidak melanggar Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB).³⁰

Diskresi merupakan kewenangan polisi untuk mengambil keputusan atau memilih berbagai tindakan dalam menyelesaikan masalah pelanggaran hukum atau perkara pidana yang ditanganinya.³¹

Manfaat diskresi dalam penanganan tindak pidana atau kejahatan adalah sebagai salah satu cara untuk membangun moral petugas kepolisian dan meningkatkan profesionalitas dan intelektualitas anggota polisi dalam menjalankan tugas dan wewenangn secara proporsional dan memenuhi rasa keadilan, serta bukan atas dasar kesewenang-wenangan.³²

Anggota Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura memiliki kewenangan diskresi dalam melaksanakan tugasnya sebagai aparat penegak hukum serta penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat. Dasar hukumnya adalah Pasal 18 ayat (1) Undng-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, Penegakan hukum pidana secara formal melalui lembaga penegakan hukum akan menghasilkan keadilan yang relatif cenderung hanya keadilan prosedural, tetapi pendekatan keadilan. Bahwa untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri.

Secara umum tindakan diskresi terdiri dari dua bentuk yaitu diskresi yang dilakukan oleh petugas kepolisian secara individu dalam mengambil tindakan. Dan diskresi yang dilakukan berdasarkan petunjuk atau keputusan atasan atau pimpinan dalam satuan kepolisian.³³ Diskresi kepolisian yang dimaksud dalam kajian ini adalah diskresi yang dilakukan oleh polisi pada saat melaksanakan tugas-tugas sebagai anggota kepolisian di lapangan, khususnya dalam melaksanakan tugas di bidang lalu lintas.

Implementasi diskresi kepolisian dalam perkara pidana lalu lintas yang dilakukan oleh anak memiliki dasar hukum Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang

³⁰ Komang Danan Prayudhi Dharma Yasa dan I Dewa Gede Dana Sugama, "Kewenangan Diskresi Kepolisian Sebagai Sub-Unsur Struktur Sistem Peradilan Pidana di Indonesia," *Journal of Contemporary Law Studies* 2, no. 1 (2024): 9–22, <https://doi.org/10.47134/lawstudies.v2i1.3235>.

³¹ Abbas Said, "Tolak Ukur Penilaian Penggunaan Diskresi Oleh Polisi Dalam Penegakan Hukum Pidana," *Jurnal Hukum dan Peradilan* 1, no. 1 (2012): 147, <https://doi.org/10.25216/jhp.1.1.2012.147-170>.

³² Zaki Ulya, "Pertanggungjawaban Pejabat Pemerintahan Dalam Menetapkan Diskresi (Studi Terhadap Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 25/Puu-Xiv/2016)," *Jurnal Hukum IUS QULA IUSTUM* 24, no. 3 (2017): 412–30, <https://doi.org/10.20885/iustum.vol24.iss3.art4>.

³³ Aiptu J. Sihalo, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, bahwa untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri. Data pada Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura menunjukkan bahwa pada tahun 2021 terdapat 32 perkara pidana lalu lintas oleh anak yang diselesaikan oleh Kepolisian dengan menggunakan diskresi melalui proses perdamaian antara pelaku/ keluarganya dengan korban/ keluarganya.³⁴

Implementasi diskresi Kepolisian dalam penyelesaian terhadap tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh anak di Wilayah Hukum Polsek Indrapura dilaksanakan secara proporsional dan dapat dipertanggung jawabkan secara hukum. Artinya polisi tidak boleh bertindak semena-mena dalam melaksanakan kewenangan diskresi.

Kepolisian mempunyai kewenangan untuk menentukan apakah suatu perbuatan diteruskan atau tidak diteruskan dalam proses peradilan pidana dengan alasan-alasan tertentu. Dalam perkara lalu lintas seperti dalam kecelakaan lalu lintas, apabila hanya menimbulkan kerugian yang kecil atau luka yang kecil biasanya diselesaikan dengan mediasi di antara pelaku dan korban, dan pihak kepolisian sebagai saksi atas kesepakatan yang dicapai, perkara tidak diteruskan atas dasar kesepakatan bersama antara pelaku dan korban. Namun demikian jika kecelakaan akibat kelalaian tersebut menimbulkan kerugian yang besar seperti, nyawa maka mediasi tidak dapat dilakukan, adapun pembayaran ganti kerugian berupa biaya rumah sakit dan penguburan jenazah korban hanya sebagai salah satu pertimbangan yang nantinya digunakan oleh hakim dalam menjatuhkan putusan kepada terdakwa.³⁵

Dalam Mediasi pihak korban dapat meminta ganti kerugian kepada pelaku, namun demikian apabila terjadi kesepakatan dari pihak korban dan pelaku untuk mengganti kerugian, kesepakatannya tidak menghilangkan penuntutan, sehingga proses peradilan tetap berjalan sebagaimana mestinya, dan kesepakatan ganti kerugian hanya bersifat sebagai pertimbangan jaksa dalam mengadakan penuntutan, keputusan tetap pada hakim Setiap perkara lalu lintas pada prinsipnya yang sampai menimbulkan korban meninggal dunia adalah merupakan perkara pidana dan harus diselesaikan melalui pengadilan. Adapun yang dimaksud penyelesaian di luar sidang pengadilan adalah penyelesaian perkara secara kekeluargaan yaitu antara pelaku dengan keluarga korban untuk melakukan perdamaian.³⁶

Surat perdamaian sebagai sarana untuk menyelesaikan perkara tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Wilayah Hukum Polsek Indrapura didasarkan adanya pemahaman bahwa penyelesaian perkara pidana tidak harus dengan

³⁴ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

³⁵ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

³⁶ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

pidana atau penjatuan sanksi pidana, dalam hal tersebut berdasarkan pada terjadinya perbuatan, apabila terjadi karena kealpaan dan kesalahan bukan pada tersangka. Karena tujuan dari pidana adalah sebagai salah satu sarana pembinaan untuk menanggulangi masalah-masalah sosial.

Adanya kewenangan diskresi Kepolisian menyebabkan penyidik berwenang untuk mengambil keputusan atau memilih berbagai tindakan dalam menyelesaikan masalah pelanggaran hukum atau perkara pidana yang ditanganinya, termasuk perkara pidana lalu lintas, yang disesuaikan dengan konteks kebudayaan masyarakat, yang menggunakan kearifan lokal berupa hukum adat dengan menempuh perdamaian untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi dalam kehidupan mereka sehari-hari.

Kewenangan diskresi di Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura dilakukan penyidik dalam menangani kasus-kasus pidana dan jalan keluar penyelesaiannya adalah melalui perdamaian dengan menyesuaikan adat setempat. Setelah melalui proses pemeriksaan formal, ternyata kasus-kasus tersebut ditinjau dari segi kepentingan masyarakat secara umum, lebih efektif diselesaikan lewat tindakan-tindakan cara lain itu. Tujuan tindakan-tindakan polisi itu mempunyai arti sosial sendiri, atau dengan kata lain tindakan itu mempunyai tujuan sosial.³⁷

Diskresi kepolisian dilakukan penyidik Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura terutama dalam menghadapi perkara pidana lalu lintas yang diselesaikan melalui jalur perdamaian, tidak berdampak negatif selanjutnya, karena dianggap terbatas hanya dalam lingkup para pihak saja, seperti perkara-perkara ringan terutama atas permohonan yang sangat dari pelaku dan korban agar perkara itu dihentikan. Walau hal tersebut merupakan penyelundupan hukum tapi tentu saja hal tersebut telah melalui dan memenuhi berbagai pertimbangan dan pemikiran yang matang oleh penyidik di Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura.³⁸

Dengan demikian maka jelaslah bahwa diskresi ditempuh oleh polisi selaku penyidik di Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura dalam penegakan hukum dengan penyeleksi perkara, karena dirasakan sarana hukum kurang efektif dan terbatas sifatnya dalam mencapai tujuan hukum sosial. Hal ini dengan cara atau pola-pola kebijaksanaan sesuai dengan waktu dan tempat yang dihadapi.³⁹

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dinyatakan bahwa implementasi diskresi kepolisian dalam perkara pidana lalu lintas yang dilakukan oleh anak merupakan bagian dari kewenangan kepolisian dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai aparat penegak hukum. Hal ini sesuai pula dengan konsep diversi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Sistem Peradilan Pidana Anak yang mengamanatkan diversi dalam perkara anak dengan catatan pidana tersebut diancam dengan pidana penjara di bawah 7 (tujuh) tahun dan bukan merupakan

³⁷ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

³⁸ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

³⁹ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

pengulangan tindak pidana. Proses diversifikasi ini dapat ditempuh Kepolisian dengan menyelenggarakan proses perdamaian antara pihak pelaku dan pihak korban yang terlibat dalam perkara pidana lalu lintas tersebut.

Hambatan Dan Upaya Kepolisian Dalam Melakukan Diskresi Dalam Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Yang Dilakukan Oleh Anak

Hambatan yang dihadapi polisi dalam upaya mencegah anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum adalah pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu pada sanksi dimana sanksi tersebut masih terdapat pilihan antara kurungan atau denda sehingga masyarakat pada umumnya dan anak di bawah umur pada khususnya yang melakukan pelanggaran lebih memilih membayar denda sehingga tidak ada efek jera bagi pelanggar.⁴⁰

Hambatan lain yang dihadapi polisi dalam mencegah anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum adalah kurangnya pengetahuan dan pemahaman masyarakat pada umumnya dan anak di bawah umur pada khususnya tentang undang-undang yang diberlakukan sehingga terjadi pelanggaran dan polisi menindak pelaku pelanggaran sering dianggap mencari keuntungan pribadi, bukan sebagai penegak hukum. Peran polisi sebagai pelindung dan pengayom masyarakat ditanggapi dengan resisten.⁴¹

Restorative justice merupakan salah satu perubahan paradigma yang memberikan solusi terhadap penanganan masalah kenakalan anak, yang menganggap bahwa sistem peradilan pidana tidak memenuhi keadilan substantif, sehingga perlu menjadi bahan pertimbangan dalam penanganan masalah kenakalan anak, karena pendekatan ini melibatkan semua pihak dalam proses penyelesaian untuk duduk bersama bermusyawarah dengan tujuan yang hendak dicapai adalah untuk memulihkan segala kerugian dari luka yang telah diakibatkan oleh peristiwa kenakalan anak.⁴²

Penerapan peradilan *restorative justice* oleh pihak kepolisian melalui sarana *Alternative Dispute Resolution* (ADR) kepada anak sebagai tersangka kecelakaan lalu lintas dari hasil temuan di lapangan tidak pernah ada kendala-kendala yang berarti, akan tetapi kendala justru muncul terhadap proses penegakan hukumnya sendiri. masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang

⁴⁰ Aiptu J. Sihalo, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

⁴¹ Aiptu J. Sihalo, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

⁴² Rabith Madah Khulaili Harsya dan Andri Triyanto, "Analisis Yuridis Penerapan Restorative Justice dalam Tindak Pidana Ringan di Indonesia," *Sanskara Hukum dan HAM* 3, no. 03 (2025): 132–40, <https://doi.org/10.58812/shh.v3i03.541>.

mungkin mempengaruhinya.⁴³ Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut, adalah sebagai berikut :

1. Faktor Hukumnya sendiri

Aturan hukum dan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang tindak pidana kecelakaan lalu lintas Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak menyebutkan secara jelas tentang tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh anak di bawah umur, sehingga payung hukum yang akan diterapkan oleh penegak hukum menjadi kendala, meskipun untuk anak sudah diatur dalam Undang-Undang No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Pengadilan Anak, akan tetapi yang digunakan penegak hukum untuk menjerat tidak pidana kecelakaan yang dilakukan anak di bawah umur masih menggunakan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang masih bersifat umum. Ancaman pidana dalam pasal tersebut cukup tinggi bagi anak di bawah umur, padahal seorang anak perlu dipertimbangkan masa depannya dan dampak psikologisnya pasca pidana yang dijatuhkan terhadap anak tersebut.

2. Faktor Penegak Hukum

Faktor lain yang mempengaruhi penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah faktor penegak hukum. Faktor penegak hukum ini meliputi tiga hal yaitu motivasi, Kemampuan dan keterampilan anggota Unit Laka Lintas Polsek Indrapura, dan Penanganan terhadap perkara kecelakaan lalu lintas memerlukan penambahan jumlah personel penyidik Unit Laka Lintas Polsek Indrapura.

3. Faktor Sarana atau Fasilitas

Proses penanganan kecelakaan lalu lintas perlu adanya penambahan anggaran terkait dengan operasional pada saat olah TKP, karena olah TKP hanya dilakukan oleh Tim Penyidik dari Unit Laka Polsek Indrapura sedangkan kecelakaan tidak saja terjadi di kota tetapi juga di jalan raya kecamatan-kecamatan di wilayah hukum Polsek Indrapura.

4. Faktor Masyarakat

Peranan dari masyarakat secara umum perlu saling bekerja sama dengan pihak Polri untuk dapatnya meminimalisir kegiatan kebut-kebutan di jalan dan segera memberitahukan kepada kepolisian terdekat apabila ada indikasi tindakan yang berbahaya dan mengganggu ketertiban umum kepada pihak kepolisian setempat sehingga tingkat kecelakaan yang melibatkan anak di bawah umur dapat dicegah.

5. Faktor Kebudayaan

⁴³ Diyariesta Caesari dan ' Subkti, "Penerapan Restorative Justice Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kekerasan Seksual Terhadap Anak Di Kabupaten Magetan," *Recidive : Jurnal Hukum Pidana dan Penanggulangan Kejahatan* 11, no. 3 (2022): 312, <https://doi.org/10.20961/recidive.v11i3.67463>.

Kebudayaan yang berlaku di masyarakat juga menjadi faktor yang mempengaruhi meningkatnya perkara kecelakaan lalu lintas oleh anak di bawah umur. Tingginya tingkat kecelakaan di wilayah hukum Polsek Indrapura lebih didominasi di tingkat kecamatan yang relatif jauh dari ibukota Kabupaten. Berdasarkan wawancara dengan diketahui bahwa tingkat kecelakaan yang sering terjadi dengan pelaku anak di bawah umur sering terjadi di kecamatan yang berada di luar ibu kota kabupaten. Selain itu adanya kebanggaan bagi orang tua di desa kalo anaknya sudah bisa mengendarai sepeda motor.⁴⁴

Tingginya jumlah kasus kecelakaan lalu lintas patut menjadi perhatian bersama, terutama jika pelaku pelanggaran lalu lintas adalah anak dibawah umur. Merujuk pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, definisi pengemudi berdasar Pasal 1 angka 23 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Persyaratan wajib bagi pengemudi berdasar Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Sebagaimana diketahui usia minimal 17 tahun merupakan syarat usia untuk mendapatkan SIM, yang berupa SIM A, SIM C, dan SIM D sesuai ketentuan Pasal 81 ayat (2) huruf a Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 81 Ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menegaskan, seseorang bisa mendapatkan SIM bila memenuhi syarat usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.

Fenomena yang marak saat ini adalah sepeda motor yang dikemudikan oleh anak di bawah umur yang belum mencapai usia 17 tahun, padahal resiko yang menimpa lebih besar karena anak masih dalam kondisi emosi yang belum stabil sehingga berbagai pelanggaran pun rentan terjadi.

Praktiknya penanganan kasus pelanggaran pengendara motor, aparat kepolisian umumnya melakukan penindakan (tilang) kepada anak dibawah umur yang melakukan pelanggaran, dengan menyita sepeda motor dan baru bisa dikembalikan setelah orang tua yang bersangkutan mengurus surat tilang dan mendapat pengarahan serta bimbingan dari kepolisian.

Pelanggaran pengendara kendaraan bermotor yang berkaitan dengan SIM, termasuk bagi pengendara motor anak dibawah umur merujuk pada Pasal 288 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menentukan pidana kurungan paling lama 1 bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 250.000,00, bagi pengendara yang tidak membawa SIM atau tidak dapat menunjukkan SIM pada saat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b. Sedangkan bagi pengendara yang mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak memiliki SIM, Pasal 281 jo. Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu

⁴⁴ Caesari dan Subekti, "Penerapan Restorative Justice Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kekerasan Seksual Terhadap Anak Di Kabupaten Magetan."

Lintas dan Angkutan Jalan menentukan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00.

Ketentuan pidana terhadap kelalaian yang dilakukan oleh pengendara motor termasuk anak dibawah umur diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terkait pelanggaran yang dilakukan oleh anak dibawah umur maka berlaku ketentuan yang ada dalam Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak. Mengenai pidana denda, ketentuan Pasal 71 ayat (3) Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak mengatur apabila dalam hukum materiil diancam pidana kumulatif berupa penjara dan denda, pidana denda diganti dengan pelatihan kerja. Pidana denda tidak termasuk dalam pidana pokok maupun pidana tambahan yang dapat dikenakan kepada anak. Pidana pokok bagi Anak berdasar ketentuan Pasal 71 ayat (1) Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak. Pidana tambahan yang diatur dalam Pasal 71 ayat (2) Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak.

Apabila dalam hukum materiil hukuman pidananya bersifat alternatif seperti pengaturan Pasal 281 jo. Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ancaman pidana bagi pengemudi yang tidak memiliki SIM berupa pidana kurungan atau denda maka hakim yang akan menentukan hukuman yang tepat dijatuhkan kepada pelanggar. Jika pidana penjara yang dijatuhkan oleh hakim, maka berdasar ketentuan Pasal 81 ayat (2) Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak paling lama 1/2 dari maksimum ancaman pidana penjara bagi orang dewasa. Sedangkan, jika pidana denda, dikembalikan kepada pertimbangan hakim, karena pada dasarnya dalam Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak yang diatur adalah jika pidana penjara kumulatif dengan pidana denda, maka pidana denda diganti dengan pelatihan kerja.⁴⁵

Penanggulangan terhadap banyaknya pengendara motor dibawah umur merupakan perhatian dan tanggung jawab bersama, masyarakat harus berpartisipasi aktif dalam mendukung penegakan hukum berlalu lintas dengan memberikan informasi dan masukan kepada pihak kepolisian yang berkaitan dengan masalah lalu lintas dan angkutan jalan termasuk pelanggaran yang dilakukan oleh anak dibawah umur. Media sosial dan aplikasi *online* dapat menjadi pilihan sarana partisipasi aktif masyarakat yang terhubung langsung dengan pihak kepolisian. Kebijakan sekolah dan perhatian keluarga juga diperlukan dalam menamamkan kedisiplinan anak dan pemahaman berkendara dengan kepemilikan SIM pada batas minimum umur 17 tahun.⁴⁶

Kesimpulan

⁴⁵ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

⁴⁶ Aiptu J. Sihaloho, "Wawancara Kepala Pos Lantas Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura," 3 Juni 2025.

Kebijakan kepolisian dalam penanggulangan tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh anak mengakibatkan kematian memiliki dasar hukum sebagaimana terdapat pada Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia bahwa untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri. Anggota Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura memiliki kewenangan diskresi dalam melaksanakan tugasnya sebagai aparat penegak hukum serta penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat. Diskresi tersebut dapat diterapkan dalam penanganan perkara pidana lalu lintas yang terjadi.

Pelaksanaan diskresi Kepolisian dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain yang dilakukan oleh anak adalah dengan penerapan model *restorative justice* terhadap anak dalam sistem peradilan pidana. Kepolisian lalu lintas Polsek Indrapura sudah menerapkan model *restorative justice* dalam bentuk pelaksanaan *Alternative Dispute Resolution* (ADR) yaitu mediasi terhadap korban dalam menangani perkara anak sebagai pelaku laka lant. ADR ini merupakan perwujudan dan pengimplementasian dari model *restorative justice*.

Hambatan kepolisian dalam melakukan diskresi dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain yang dilakukan oleh anak adalah terdapat pilihan sanksi antara kurungan dan denda. Masyarakat pada umumnya dan anak di bawah umur pada khususnya yang melakukan pelanggaran lebih memilih membayar denda sehingga tidak menimbulkan efek jera kepada pelanggar dan polisi yang dianggap musuh oleh anak-anak di bawah umur karena kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang undang-undang yang berlaku di jalan. Upaya Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polsek Indrapura terhadap anak yang terlibat dalam tindak pidana lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama yang diatur pada pasal 12 mengenai tugas dan fungsi polisi lalu lintas menjalankan fungsi polisi melalui 2 tindakan yaitu tindakan pre-emptif, yaitu dengan segala macam tindakan pencegahan. Contohnya dengan program polisi sahabat anak sejak dini, *police goes to school*, pembentukan pasukan keamanan sekolah di bawah binaan polisi, *police goes to campus*, program satu sekolah dua polantas. Serta tindakan represif, yaitu tindakan ini dilakukan untuk penegakan hukum lalu lintas apabila terjadi pelanggaran di jalan.

Daftar Pustaka

- Agustina, Sylvia Claudia, Heni Siswanto, dan Nikmah Rosidah. "Police Discretion in Traffic Criminal Cases Committed by Children." *Ius Poenale* 1, no. 2 (2020): 135–48. <https://doi.org/10.25041/ip.v1i2.2049>.
- Al Hakim, Subhan Akbar, Eddi Indro Asmoro Tekmapro, dan Asteria Narulita Pramana Tekmapro. "Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

- Jalan Pantura (Ruas Jalan Km 10 – Km 20) Kabupaten Tuban.” *Tekmapro* 19, no. 2 (2024). <https://doi.org/10.33005/tekmapro.v19i2.430>.
- Bintarno, Bintarno. “Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Karena Kealpaannya Mengakibatkan Korban Ringan Dan Kerusakan Barang Serta Korban Meninggal Dunia.” *Jurnal Hukum Khaira Ummah* 15, no. 3 (2020). <http://dx.doi.org/10.30659/jhku.v15i3.2603>.
- Caesari, Diyariesta, dan ' Subekti. “Penerapan Restorative Justice Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kekerasan Seksual Terhadap Anak Di Kabupaten Magetan.” *Recidive: Jurnal Hukum Pidana dan Penanggulangan Kejahatan* 11, no. 3 (2022): 312. <https://doi.org/10.20961/recidive.v11i3.67463>.
- Fadlan, Kamaruddin, dan Arifai. “Implementasi Traffic Accident Analysis Guna Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas.” *Journal Publichuo* 7, no. 3 (2024): 1389–401. <https://doi.org/10.35817/publicuho.v7i3.497>.
- Frensiska Ardhiyaningrum dan Diana Setiawati. “Hambatan dan Peluang Efektivitas Alternative Dispute Resolution (ADR) dalam Penyelesaian Sengketa Bisnis di Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999.” *Jembatan Hukum : Kajian ilmu Hukum, Sosial dan Administrasi Negara* 1, no. 4 (2024): 138–53. <https://doi.org/10.62383/jembatan.v1i4.1132>.
- Hasibuan, Sd.fuji Lestari, Melisa Melisa, dan Novel Anggraini. “Peran Kepolisian Dalam Melakukan Pembinaan Keamanan Dan Ketertiban Masyarakat Desa Melalui Pendekatan Komprehensif (Penelitian Di Polsek Baturaja Barat).” *Jurnal Pro Justitia (JPJ)* 2, no. 1 (2021). <https://doi.org/10.57084/jpj.v2i1.668>.
- Hidayati, Annisa, dan Lucia Yovita Hendrati. “Traffic Accident Risk Analysis by Knowledge, the Use of Traffic Lane, and Speed.” *Jurnal Berkala Epidemiologi* 4, no. 2 (2017): 275. <https://doi.org/10.20473/jbe.V4I22016.275-287>.
- Iskandar, Didi, Mustamam Mustamam, dan Nelvitia Purba. “Analisis Yuridis Kelalaian Pengemudi Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Putusan No. 479/Pid.Sus/2017/PN-Mdn).” *Jurnal Ilmiah METADATA* 4, no. 3 (2022): 170–86. <https://doi.org/10.47652/metadata.v4i3.225>.
- Khulaili Harsya, Rabith Madah, dan Andri Triyanto. “Analisis Yuridis Penerapan Restorative Justice dalam Tindak Pidana Ringan di Indonesia.” *Sanskara Hukum dan HAM* 3, no. 03 (2025): 132–40. <https://doi.org/10.58812/shh.v3i03.541>.
- Kiriwenno, Refliani Drevantly, Margie Gladies Sopacua, dan Erwin Ubwarin. “Penerapan Keadilan Restoratif Dalam Tindak Pidana Lalu Lintas.” *TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum* 3, no. 12 (2024): 1218. <https://doi.org/10.47268/tatohi.v3i12.2112>.

- Lia Angraeni, Ni Made Ayu. "Diversi Sebagai Bentuk Penyelesaian Perkara Anak Yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas." *Badamai Law Journal* 6, no. 1 (2021): 112. <https://doi.org/10.32801/damai.v6i1.11754>.
- Maelana, Herman Wahyu Dwi, dan Prihartarto Eko Wibowo. "Analisis Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Pengemudi Terlibat Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Yogyakarta." *ALBAMA: JURNAL BISNIS ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN* 16, no. 1 (2023): 48. <https://doi.org/10.56606/albama.v16i1.117>.
- Maulana, Wahyu, Husni H, dan Romi Asmara. "Analisis Yuridis Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Berakibat Kematian (Studi Penelitian Diwilayah Hukum Polres Kota Lhokseumawe)." *JURNAL ILMIAH MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MALIKUSSALEH* 1, no. 1 (2018). <https://doi.org/10.29103/jimfh.v1i1.2540>.
- Mega Sari, Dhewi, dan Fatma Lestari. "Gambaran Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Klasifikasi Cedera Pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas." *Science Map Journal* 6, no. 2 (2024): 65–75. <https://doi.org/10.30598/jmsvol6issue2pp65-75>.
- Muriyanto, Muriyanto. "Analisis Yuridis Peran Kepolisian Dalam Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Keadilan Restoratif (Restorative Justice) di Wilayah Hukum Kepolisian Resor (Polres) Ogan Komering Ilir." *VERITAS* 8, no. 1 (2022): 94–108. <https://doi.org/10.34005/veritas.v8i1.1621>.
- Nawang Wulan, Rekyan Ayu, Tegar Harbriyana Putra, dan Purwadi Purwadi. "Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Di Wilayah Hukum Polres Boyolali (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polsek Boyolali)." *Jurnal Bedah Hukum* 4, no. 1 (2020): 15–33. <https://doi.org/10.36596/jbh.v4i1.342>.
- Ningsih, Lis Diana, Ajeng Meiliana Rizky, Prayoga Luthfil Hadi, dan Wimpy Santosa. "Pertanggungjawaban Pidana Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Subang." *Jurnal HPJI* 11, no. 1 (2025): 75–82. <https://doi.org/10.26593/jhpji.v11i1.9068.75-82>.
- Novianto, Widodo Tresno. "Penafsiran Hukum Dalam Menentukan Unsur-Unsur Kelalaian Malpraktek Medik (Medical Malpractice)." *Yustisia Jurnal Hukum* 4, no. 2 (2015). <https://doi.org/10.20961/yustisia.v4i2.8670>.
- Priyantoko, Guntur. "Penerapan Diskresi Kepolisian Dalam Penanganan Unjuk Rasa Guntur Priyantoko." *DE LEGA LATA: Jurnal Ilmu Hukum* 1, no. 1 (2016). <https://doi.org/10.30596/dll.v1i1.784>.
- Said, Abbas. "Tolak Ukur Penilaian Penggunaan Diskresi Oleh Polisi Dalam Penegakan Hukum Pidana." *Jurnal Hukum dan Peradilan* 1, no. 1 (2012): 147. <https://doi.org/10.25216/jhp.1.1.2012.147-170>.
- Supriadi, Asep. *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*. PT. Alumni, 2014.

- Suyadi, Suyadi, Muhammad Yamin Lubis, dan Nelvetia Purba. "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Turut Serta Sebagai Pelaku Dalam Tindak Pidana Pembunuhan Berencana (Studi Putusan Pengadilan Negeri Lubuk Pakam Nomor 2183/Pid.B/2020/PN Lbp)." *Jurnal Ilmiah METADATA* 4, no. 3 (2022): 331–46. <https://doi.org/10.47652/metadata.v4i3.241>.
- Ulya, Zaki. "Pertanggungjawaban Pejabat Pemerintahan Dalam Menetapkan Diskresi (Studi Terhadap Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 25/Puu-Xiv/2016)." *Jurnal Hukum IUS QULA IUSTUM* 24, no. 3 (2017): 412–30. <https://doi.org/10.20885/iustum.vol24.iss3.art4>.
- Yasa, Komang Danan Prayudhi Dharma, dan I Dewa Gede Dana Sugama. "Kewenangan Diskresi Kepolisian Sebagai Sub-Unsur Struktur Sistem Peradilan Pidana di Indonesia." *Journal of Contemporary Law Studies* 2, no. 1 (2024): 9–22. <https://doi.org/10.47134/lawstudies.v2i1.3235>.