

**PENERAPAN DIVERSI UNTUK MENANGANI PROBLEMA  
PENYELESAIAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI  
PENGADILAN**

*(Diversion Application to Handle Problem Infringement Case Settlement  
Traffic in Court)*

**Budi Suhariyanto**

Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan MA-RI

Jl. Jend. Ahmad Yani Kav.58 Jakarta Pusat

Email : penelitihukomma@gmail.com

**Abstrak**

Pada dasarnya perkara pelanggaran lalu lintas adalah perkara yang sederhana sehingga dikategori pemeriksaannya cepat. Namun ketika volume perkara perkaranya mencapai ribuan perkara dan harus disidangkan di Pengadilan dalam waktu sehari, senyatanya telah menimbulkan problema. Dalam mengatasi problema tersebut, perbaikan penanganan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan adalah hal yang mutlak dilakukan. Namun selain itu alternatif penyelesaian pelanggaran lalu lintas di luar Pengadilan yaitu melalui penerapan diversifikasi patut dijadikan salah satu alternatif cara mengurangi beban perkara dan problema di Pengadilan. Secara fungsional, penerapan diversifikasi dijadikan sebagai bagian dari edukasi dan sistem pembinaan serta sistem perlindungan masyarakat (khususnya terhadap anak/Pelanggar dibawah umur).

**Kata kunci : Diversi, Pelanggaran Lalu lintas, Pengadilan**

**Abstract**

*Basically cases of traffic violations is a matter of simple so categorized quick examination. However, when the volume of his case matters reach thousands of cases and should be heard in court within a day, in fact has given rise to problems. In addressing these problems, improvement of handling and settling disputes traffic violation in court is an absolute must do. But apart from that alternative settlement traffic violation outside the court, namely through the implementation of diversion should be used as an alternative way to reduce the caseload and problems in court. Functionally, the application of diversion used as part of the education and guidance systems and community protection systems (especially against children / Offenders under age).*

**Keywords : Diversion, Traffic Violations, the Court**

## **A. Pendahuluan**

Pada dasarnya perkara pelanggaran lalu lintas adalah perkara yang cukup sederhana. Baik dari segi penangkapan oleh Kepolisian, pembuktian di persidangan Pengadilan maupun eksekusi oleh Kejaksaan tidaklah rumit. Oleh karenanya acara pemeriksaannya cepat. Meskipun demikian penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas ini bukan tidak terdapat kendala atau masalah. Khususnya di Pengadilan Negeri (Kota besar seperti Jakarta dan Surabaya) yang harus menangani perkara pelanggaran lalu lintas dengan volume jumlah perkara mencapai ribuan (bahkan terkadang bisa tembus sepuluh ribu), berbagai masalah dan kendala pun tidak dapat terelakkan.

Masalah penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan ini dapat dibedakan menjadi internal dan eksternal. Masalah internal misalnya terkait dengan minimnya aparatur peradilan yang harus diberdayakan mengelola perkara pelanggaran lalu lintas untuk melayani ribuan para pelanggar yang datang bersidang di Pengadilan dalam waktu bersamaan. Di Pengadilan tertentu terkadang juga terpaksa melibatkan Pegawai Tidak Tetap (Honorar) dan Siswa/Mahasiswa yang magang untuk membantu baik dari aspek administrasi maupun mengatur ketertiban dan keamanan di Persidangan. Selain itu sarana prasarana pendukung di dalam maupun di luar persidangan terkadang menjadi rusak karena begitu banyaknya Pelanggar yang menggunakannya. Selain itu masalah eksternal seperti keberadaan Calo yang sebelum maupun saat hari persidangan berkerumun dan menyebar di sekitar Pengadilan membuat persepsi kurang baik bagi citra Pengadilan.

Berdasarkan problema-problema tersebut diatas, senyatanya perkara pelanggaran lalu lintas yang notabene adalah sederhana ini telah menjadi beban bagi Pengadilan. Bahkan terkadang berpotensi menjadi batu sandungan aparatur peradilan melakukan pelanggaran disiplin. Misalnya terkait dengan kurang cermatnya pemberkasan maupun titipan uang denda yang tidak segera di diserahkan dan dieksekusi oleh Kejaksaan. Padahal secara substantif sesungguhnya perkara ini adalah cukup sumir bilamana dibandingkan dengan perkara lain yang ditangani oleh Pengadilan. Oleh karenanya kemudian memunculkan gagasan untuk mengeluarkan perkara pelanggaran lalu lintas ini dari Pengadilan, minimal para Pelanggar tidak berduyun-duyun datang ke persidangan. Dengan demikian sistem fiterisasi perkara oleh aparat Kepolisian sangat diharapkan. Misalnya saja dengan optimalisasi penggunaan uang titipan (slip biru) dan penerapan diversifikasi bagi kasus-kasus dan Pelaku pelanggaran lalu lintas tertentu.

Pada dasarnya penerapan diversifikasi secara proporsional terhadap pelanggaran lalu lintas ini sejalan dengan konsepsi visi politik hukum

peradilan Indonesia yang notabene telah mengarah pada penyelesaian perkara yang efektif dan efisien serta berdasar atas *restoratif justice*. Penerapan diversi dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas ini dapat menjadi alternatif solusi mengatasi problema penyelesaian dan penumpukan perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan. Namun terkadang persepsi negatif muncul dari penerapan diversi yang dilakukan oleh Kepolisian karena seringkali diasosiasikan sebagai sebuah “pungli”. Berdasarkan latar belakang yang demikian maka menarik untuk dijadikan sebagai sebuah kajian.

## **B. Eksistensi Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas**

Secara normatif, UU LLAJ mengatur mengenai mekanisme penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas, sama seperti penanganan perkara pidana pada umumnya yang melibatkan Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), Kejaksaan, dan Pengadilan. Kewenangan penyidikan diserahkan pada Kepolisian dan PPNS bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dengan kewenangan yang lebih besar berada di tangan Kepolisian.<sup>1</sup>

Setiap pelanggaran lalu lintas yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan. Acara pemeriksaan cepat dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar. Pelanggar yang tidak dapat hadir dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah. Adapun jumlah denda yang dititipkan kepada bank adalah sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bukti penitipan uang denda wajib dilampirkan dalam berkas bukti pelanggaran.<sup>2</sup> Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil. Terhadap sisa uang denda yang tidak diambil dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan putusan pengadilan disetorkan ke kas negara.<sup>3</sup>

Pada proses pelaksanaan acara cepat terdapat beberapa karakteristik khusus hukum acara, dibandingkan dengan bentuk acara lainnya. Beberapa bentuk kekhususan dari acara cepat adalah proses pelimpahan perkara tidak dilakukan melalui aparat penuntut umum, namun penyidik bertindak sebagai *Kuasa Penuntut Umum*, tidak diperlukan adanya surat dakwaan, dilakukan dengan hakim tunggal, saksi tidak mengucapkan sumpah, dan sifat putusan

---

<sup>1</sup> Sebagaimana perbandingan pengaturan wewenang penyidikan dalam Pasal 260, Pasal 261, Pasal 262 dan Pasal 263 UU LLAJ

<sup>2</sup> Pasal 267 UU LLAJ

<sup>3</sup> Pasal 268 UU LLAJ

bersifat final dan mengikat.<sup>4</sup> Adapun terkait dengan persidangan, ketentuan dalam UU LLAJ hanya menyangkut mengenai pemeriksaan cepat dan pemeriksaan tanpa kehadiran pelanggar. Minimnya pengaturan mengenai penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan juga terlihat dalam peraturan turunan Undang-Undang tersebut, baik dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan<sup>5</sup> maupun Surat Kesepakatan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu yang ditandatangani pada 19 Juni 1993.<sup>6</sup>

Dari uraian sebelumnya yang merujuk pada ketentuan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas belum terlihat pengaturan teknis terhadap penyelenggaraan sidang tilang oleh pengadilan. Dari penelusuran terhadap prosedur pelaksanaan sidang tilang yang tersedia di website pengadilan negeri, secara umum ada empat tahapan yang dilalui pelanggar untuk menjalani proses persidangan tindak pelanggaran lalu lintas di pengadilan. Tahapan tersebut meliputi pendaftaran,<sup>7</sup> pelaksanaan sidang,<sup>8</sup> pembayaran denda dan pengambilan barang bukti.<sup>9</sup>

---

<sup>4</sup> M. Yahya Harahap, S.H., *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Sinar Grafika, Cetakan ke 12 : 2010, hlm.423

<sup>5</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur pada bagian ketiga mengenai persidangan dan pembayaran denda pelanggaran. Namun peraturan ini tidak banyak mengatur mengenai pelaksanaan sidang. Hanya terdapat tiga ketentuan yang secara langsung berhubungan dengan prosedur pelaksanaan sidang, yaitu: penyerahan surat tilang dan alat bukti yang harus dilakukan dalam waktu paling lambat 14 hari sejak terjadinya pelanggaran (Pasal 29 ayat (1)); dan pelaksanaan sidang sesuai dengan hari sidang yang disebutkan dalam surat tilang (Pasal 29 ayat (3)); serta persidangan dapat dilakukan dengan atau tanpa kehadiran pelanggar atau kuasanya (Pasal 29 ayat (4)). Dari ketentuan tersebut belum cukup menjelaskan bagaimana pengadilan harus melakukan pengelolaan atau mengatur prosedur sidang untuk perkara pelanggaran lalu lintas.

<sup>6</sup> Terdapat lima butir pengaturan dalam surat kesepakatan tersebut dalam bagian mengenai acara pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas. Dari ketentuan tersebut tidak mengatur detail mengenai prosedur penanganan perkara tilang di pengadilan. Surat kesepakatan tersebut merujuk pada pasal 214 yang mengatur mengenai pemeriksaan cepat.

<sup>7</sup> Proses pendaftaran dilakukan oleh pelanggar dengan menyerahkan berkas / surat tilang berwarna merah melalui loket pendaftaran atau kepada petugas di ruang sidang. Kemudian petugas tersebut akan menyiapkan berkas sidang. Pelanggar akan mendapatkan nomor antrian atau langsung menuju ke antrian peserta sidang. Selanjutnya Petugas pendaftar akan menyerahkan berkas sidang kepada hakim. Selanjutnya, pelanggar akan dipanggil untuk menghadap ke hakim. Hakim akan melakukan sidang. Hakim dapat memutus pelanggar untuk membayar denda sejumlah tertentu serta ongkos perkara. Kemudian Terhadap putusan tersebut, pelanggar akan melakukan pembayaran denda kepada petugas. Setelah itu, pelanggar menyerahkan bukti pembayaran kepada jaksa untuk melakukan eksekusi dan jaksa akan mengembalikan barang bukti saat itu juga kepada pelanggar.

### C. Problema Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan

Secara kuantitatif, perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan sangat mendominasi jumlah perkara yang harus diperiksa, diselesaikan dan diputuskan oleh Hakim. Pada tahun 2013 tercatat dalam Laporan Tahunan Mahkamah Agung 2013, perkara pelanggaran lalu lintas (tilang) merupakan jenis perkara terbesar. Total jumlah perkara pidana yang ditangani pengadilan negeri pada 2013 berjumlah 3.386.149 perkara. Sebanyak 3.214.119 atau 96,40% merupakan perkara tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas. Perkara pidana biasa pada 2013, sebesar 119.876 atau 3,60%. Sisanya merupakan perkara pidana singkat sebesar 231 perkara atau 0,01%.<sup>10</sup> Bahkan dalam setiap minggu pada pengadilan di kota besar dapat menerima 2000 (dua ribu) sampai dengan 4000 (empat ribu) perkara.<sup>11</sup>

Berdasarkan data tersebut disimpulkan bahwa dari sisi jumlah, perkara tilang merupakan perkara terbesar yang ditangani seluruh Pengadilan Negeri. Sehingga, pada perkara tilanglah interaksi antara Pengadilan dan masyarakat pencari keadilan paling banyak terjadi. Bisa dibayangkan jika setiap tahun sekitar 3 juta orang yang harus menempuh sidang tilang dan berinteraksi dengan pengadilan menemui pengalaman buruk di Pengadilan, maka terdapat potensi 3 juta persepsi negatif yang berkembang di masyarakat mengenai Pengadilan. Dan harus diakui bahwa persepsi tentang pengadilan yang ditemui pada sidang perkara tilang bisa dengan mudah menyebar ke kelompok masyarakat yang lebih luas.<sup>12</sup>

Namun sayangnya, dari berbagai pemberitaan media massa yang ada selama ini, tidak sedikit keluhan dan persepsi negatif terhadap pengadilan yang muncul dari sidang perkara tilang. Dari sebuah artikel koran, pernah diberitakan bahwa seorang petugas Pengadilan Negeri bersikap tidak sopan kepada pengurus surat tilang karena kelelahan mengurus sidang tilang seharian penuh. Kondisi itu diperburuk dengan menjamurnya calo kasus-

---

<sup>8</sup> Petugas pendaftar akan menyerahkan berkas sidang kepada hakim. Selanjutnya, pelanggar akan dipanggil untuk menghadap ke hakim. Hakim akan melakukan sidang. Hakim dapat memutus pelanggar untuk membayar denda sejumlah tertentu serta ongkos perkara.

<sup>9</sup> Terhadap putusan tersebut, pelanggar akan melakukan pembayaran denda kepada petugas. Setelah itu, pelanggar menyerahkan bukti pembayaran kepada jaksa untuk melakukan eksekusi dan jaksa akan mengembalikan barang bukti saat itu juga kepada pelanggar.

<sup>10</sup> Tim Peneliti Puslitbang Kumdil dan PSHK, *Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan*, Laporan Penelitian, Jakarta, Puslitbang Kumdil dan PSHK, 2014, Hlm. 4

<sup>11</sup> Sebagaimana disampaikan oleh Yahya Syam Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur dalam pada seminar penelitian “*Alternatif Pengelolaan Perkara Lalu Lintas di Pengadilan*”. Acara yang merupakan rangkaian kegiatan Penelitian tentang Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang di Pengadilan ini diselenggarakan di Jakarta, 17 Juni 2014

<sup>12</sup> Tim Peneliti Puslitbang Kumdil dan PSHK, *Op Cit*, Hlm. 5

kasus tilang. Ketua MA Hatta Ali pernah mengakui bahwa calo semakin banyak berkeliaran di pengadilan, terutama ketika sidang tilang digelar. Menurut Ketua MA, meski calo tilang bukan oknum yang berasal dari pengadilan, namun ulah mereka menyebabkan Pengadilan mendapat kesan buruk dari masyarakat selama ini. Calo, menurut Hatta Ali, marak tumbuh di perkara tilang karena pada acara cepat hakim dapat menjatuhkan vonis tanpa mensyaratkan kehadiran pelanggar. Pengadilan selama ini tidak mampu menertibkan keberadaan dan ulah calo, meski secara terbatas upaya penertiban pernah ditempuh beberapa pengadilan.<sup>13</sup>

Penelitian *Baseline Survey* PSHK yang dilakukan pada tahun 2013 menunjukkan rendahnya tingkat kepuasan pengguna layanan sidang tilang. Dari keseluruhan responden nasional, hanya 23 % responden yang menyatakan puas terhadap persidangan tilang. Angka ini relatif kecil dibandingkan dengan aspek-aspek layanan lainnya, yang mencapai kepuasan responden berada pada kisaran angka 50 %.<sup>14</sup> Survei integritas pelayanan publik yang diselenggarakan KPK pada 2012 juga menyatakan bahwa sidang tilang di seluruh PN di Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, dan Palu dikelola di bawah standar. Temuan ini diperkuat oleh Ketua MA 2009-2012, Harifin A. Tumpa, yang mengeluhkan volume kerja dari perkara tilang yang sangat besar sebagai penyebabnya, yang pada akhirnya membuat banyak pengadilan kewalahan. Sumberdaya pengadilan banyak tersedot oleh perkara tilang, padahal perkaranya sendiri bersifat sederhana atau sumir.<sup>15</sup>

Beban kerja pengadilan yang terlalu besar di perkara tilang yang sumir akan menjadi disinsentif bagi hakim, panitera, dan staf pengadilan lainnya untuk berfokus meningkatkan kualitas kerjanya (lewat putusan yang konsisten dan argumentatif) saat menangani perkara-perkara yang substansial, yang lebih luas dampaknya bagi masyarakat. Perkara tilang selama ini menjadikan konsentrasi dan sumberdaya pengadilan terlalu banyak tersedot oleh urusan yang sederhana. Di samping itu persepsi yang berkembang di tengah masyarakat mengenai layanan pengadilan terbukti banyak dikontribusikan oleh penyelenggaraan perkara tilang. Persepsi negatif tersebut mengurangi kepercayaan masyarakat bahwa pengadilan mampu menjadi mekanisme penyelesaian sengketa yang independen, imparial, dan profesional. Jika rasa tidak percaya tersebut berkembang,

---

<sup>13</sup> *Ibid*, Hlm. 5-6

<sup>14</sup> Tim Survey Kepuasan Pengadilan 2013, *Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik Pengadilan 2013*, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) & Badan Pengawas Mahkamah Agung RI (Bawas), 2013, hlm.89 - 94

<sup>15</sup> Tim Peneliti Puslitbang Kumdil dan PSHK, *Op Cit*, Hlm. 6-7

masyarakat menjadi enggan mengakses layanan pengadilan dalam menyelesaikan berbagai sengketa yang dihadapinya.<sup>16</sup>

#### **D. Alternatif Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan**

Berdasarkan realitas masalah yang dihadapi oleh pengadilan dalam menangani dan menyelesaikan perkara pelanggaran lalu lintas tersebut, kemudian muncul beberapa opsi solusi sempat diusulkan oleh berbagai pihak. Opsi-opsi solusi tersebut berkisar pada: *pertama*, keinginan untuk mempertahankan beban kerja perkara tilang di pengadilan, namun dengan perbaikan-perbaikan tertentu dalam penyelenggaraannya, atau *kedua*, mengeluarkan atau mengurangi perkara tilang dari beban kerja pengadilan, khususnya bagi perkara di mana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested cases*). Pada opsi *pertama*, ide-ide perbaikan pernah dilontarkan. Untuk mempercepat proses penyelesaian perkara tilang, ada yang mengusulkan agar polisi tidak perlu melibatkan jaksa sebagai penuntut karena dalam *acara cepat*, penyidik bisa mengajukan perkara ke pengadilan atas kuasa penuntut umum. Untuk memperbaiki kualitas layanan pengadilan di perkara tilang, sebagian pihak mengusulkan agar pengadilan menyelenggarakan sidang setiap hari, tanpa perlu dipusatkan di hari tertentu agar tidak bertumpuk. Ada juga yang mengusulkan agar sidang tilang diselenggarakan di malam hari (konsep *night court*) sebagaimana pernah diutarakan mantan Ketua MA Harifin Tumpa. Atau usul lain mengangkat hakim khusus untuk menangani perkara tilang yang sangat besar jumlahnya. Terkait usaha meminimalisir praktek calo di pengadilan, terdapat usulan untuk me-rolling staf yang ditugasi mengurus sidang tilang guna memutus mata rantai antara pegawai pengadilan dengan calo, mewajibkan pelanggar lalu lintas untuk secara langsung mengikuti sidang di ruang sidang, atau mensyaratkan adanya surat kuasa bagi mereka yang mewakili pelanggar lalu lintas di persidangan.<sup>17</sup>

Sementara di opsi *kedua*, Ketua MA Hatta Ali pernah menyatakan harapannya agar sidang tilang diperlakukan sama seperti sidang akta kelahiran, yang pada akhirnya tidak perlu sampai ke Pengadilan. Usulan Ketua MA Hatta Ali tersebut disambut positif oleh sekelompok hakim yang tergabung dalam Forum Diskusi Hakim Indonesia (FDHI). Mereka mengusulkan agar pihak Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan, segera duduk bersama untuk mengambil langkah konkrit. Mahkamah Konstitusi (MK) juga menyetujui jika perkara tilang yang sumir tidak perlu sampai ke

---

<sup>16</sup> *Ibid*, Hlm. 9

<sup>17</sup> *Ibid*, Hlm. 7-8

Pengadilan. Bahkan Ketua MK saat itu, mengatakan bahwa sidang tilang adalah sesuatu yang mubazir, karena sumberdaya pengadilan idealnya diarahkan pada perkara-perkara hukum yang substansial.<sup>18</sup>

Untuk menjajaki berbagai kemungkinan menentukan opsi yang terbaik untuk dijadikan sebagai bahan pembaharuan hukum dan kebijakan yang terkait penanganan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas maka sangat penting dilakukan penelitian dan pengkajian. Pada tahun 2013-2014, Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung (Puslitbang Kumdil) bersama Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK), didukung AIPJ melakukan penelitian tentang “*Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan*” yang bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan dan solusi dalam penanganan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan. Adapun lokasi penelitian meliputi PN Jakarta Timur, PN Medan, PN Surabaya, PN Palu, PN Ternate, dan PN Binjai.

Diantara hasil kesimpulan penelitian adalah penerapan kebijakan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas dengan tidak melalui pengadilan masih memerlukan beberapa syarat. Secara legalistik, KUHP dan UU LLAJ mengatur kewenangan pengadilan dalam memutus perkara pelanggaran lalu lintas. Wacana mengeluarkan perkara pelanggaran lalu lintas perlu mengubah dua Undang-Undang tersebut yang membutuhkan waktu dan sumber daya besar. Selain itu masih kuatnya paradigma tentang urgensi pelibatan pengadilan sebagai bentuk *due process of law* yang menjadikan Hakim sebagai tempat mengadu/minta keringanan dan pelanggar dapat menjelaskan alasan pelanggaran lalu lintas serta Hakim berperan memberikan pertimbangan terhadap unsur keadilan. Contoh: Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara memberikan keringanan hukuman atas dasar pelanggaran lalu lintas, seperti masuk jalur Transjakarta, karena kondisi infrastruktur jalanan yang disediakan pemerintah buruk.

Penelitian ini merekomendasikan beberapa hal yang dibagi dalam jangka menengah dan pendek. Rekomendasi jangka menengah meliputi :<sup>19</sup>

1. Mengeluarkan perkara *uncontested* dari pengadilan melalui perubahan peraturan Perundang-undangan.
2. Perlu perbaikan pola hubungan dan koordinasi pelaksanaan peran masing-masing dalam perkara tilang antara Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan

---

<sup>18</sup> *Ibid*, Hlm. 8

<sup>19</sup> *Ibid*, Hlm. 216

3. Mengkaji ulang pengaturan dalam UU LLAJ yang menetapkan uang titipan harus senilai maksimum ancaman denda karena menjadi disinsentif masyarakat untuk langsung membayar denda.
4. Perubahan ketentuan untuk membedakan perlakuan antara slip biru (pelanggar yang mengaku) dengan slip merah (pelanggar yang keberatan, baik yang hadir maupun verstek)

Adapun rekomendasi jangka pendek yang disusun berdasarkan penelitian lapangan yang diadakan meliputi :<sup>20</sup>

- a. Perbaiki SKB Ketua MA, Menkeh, Jaksa Agung dan Kapolri tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu tertanggal 19 Juni 1993 (SKB 19 Juni 1993)
- b. Identifikasi praktik-praktik baik yang sudah diterapkan di berbagai pengadilan dan menjadikan model untuk jadi standar nasional.
- c. Mengembangkan buku standar pelayanan pengadilan untuk pengelolaan perkara tilang.
- d. Memperbaiki layanan dengan mengoptimalkan peran SDM di pengadilan disesuaikan dengan beban perkara tilang.
- e. Memperbaiki fasilitas pengadilan terutama penyediaan loket khusus dengan kaca, pengaturan lokasi layanan yang berdekatan dan media informasi pengadilan yang berkaitan dengan pelayanan perkara tilang.
- f. Mengurangi ruang gerak calo dengan layanan dan fasilitas yang optimal antara lain melalui larangan penawaran jasa pengurusan tilang (sebagai kuasa atau perantara) di lingkungan pengadilan dan kemungkinan pencantuman kuasa dalam buku register atau daftar tilang yang dipublikasikan pengadilan.
- g. Koordinasi pelaksanaan tugas yang lebih baik dengan kepolisian dan kejaksaan dalam penanganan perkara tilang, dengan melakukan:
  - 1) Pembuatan laporan rekapitulasi perkara tilang tiap hari sidang (seperti praktik di PN Jakarta Timur).
  - 2) Pembuatan laporan penyetoran penerimaan negara dari perkara tilang.
  - 3) Kesepakatan penyampaian daftar perkara tilang dari Kepolisian ke Pengadilan dalam format *soft copy*.
  - 4) Peningkatan kapasitas SDM dalam layanan perkara tilang sebagai optimalisasi peran pengadilan bagi penegakan hukum, ketaatan hukum masyarakat, dan budaya berlalu lintas yang baik.

---

<sup>20</sup> *Ibid*, Hlm. 216-217

### **E. Penerapan Diversi untuk Menangani Problema Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan**

Berdasarkan hasil penelitian “*Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan*” di atas, direkomendasikan (salah satunya) mengeluarkan perkara *uncontested* (khususnya pelanggaran lalu lintas) dari pengadilan melalui perubahan peraturan Perundang-undangan. Pengeluaran pelanggaran lalu lintas dari pengadilan ini dapat dilakukan dalam beberapa cara yaitu: *Pertama*, pelanggaran lalu lintas seyogyanya tidak masuk ke pengadilan karena dikategorikan sebagai pelanggaran administrasi. Sebagaimana yang disampaikan oleh Hatta Ali bahwa harapannya agar sidang tilang diperlakukan sama seperti sidang akta kelahiran, yang pada akhirnya tidak perlu sampai ke Pengadilan. Di Singapura dan New Zealand, semua pelanggaran lalu lintas sudah bukan pelanggaran pidana, tapi administrasi. Kalau melanggar, jelas harus membayar. Di Korea juga sudah digunakan dananya untuk meningkatkan fasilitas transportasi dan pelayanan umum.<sup>21</sup>

*Kedua*, pengadilan tetap dapat menerima pemeriksaan dan memutus perkara pelanggaran lalu lintas hanya untuk perkara yang Pelaku tidak menerima dan menentang ketika ditilang. Sementara untuk yang menerima dan tidak membantah atau menentang (*uncontested*) tidak perlu melalui sidang pengadilan. Dalam konteks ini bukan berupa sistem “uang titipan” sebagaimana dianut dalam UU LLAJ yang notabene masih memerlukan perbaikan secara substantif maupun implementatif.

Diantara perbaikan substansi yaitu terkait jumlah nominal denda maksimum dalam “uang titipan” yang harus dititipkan seringkali membuat masyarakat khususnya Pelanggar (mayoritas menengah ke bawah) lebih memilih hadir di persidangan. Ditetapkannya membayar denda maksimum adalah untuk mengantisipasi putusan Hakim yang lebih tinggi daripada “uang titipan”. Kondisi keuangan atau perekonomian menjadi salah satu alasan Pelanggar tidak memungkinkan untuk membayar secara langsung melalui tranfer lewat Bank pada saat itu dengan nominal denda maksimum yang cukup tinggi. Apalagi dengan adanya putusan pengadilan yang memiliki disparitas yang signifikan dengan denda maksimum yang dibayarkan melalui mekanisme uang titipan. Terlebih lagi secara prosedur mekanisme “uang titipan” bagi sebagian masyarakat dinilai tidak sederhana,

---

<sup>21</sup> Sebagaimana disampaikan oleh Kombes Indrajit Koordinator Penegakan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian pada seminar penelitian “*Alternatif Pengelolaan Perkara Lalu Lintas di Pengadilan*”. Acara yang merupakan rangkaian kegiatan Penelitian tentang Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang di Pengadilan ini diselenggarakan di Jakarta, 17 Juni 2014.

karena harus datang lagi ke Bank untuk mengambil selisih nominal uang dari putusan pengadilan.

Di sisi lain dalam optik implementatif, mekanisme “uang titipan” seringkali dijadikan sebagai pengancaman untuk membuat takut atau jera Pelanggar. Misalnya dalam pelanggaran jalur *bus way* di Jakarta. Secara faktual semakin membuat masyarakat atau Pelanggar enggan memilih mekanisme “uang titipan”. Padahal pengaturan dan penerapan “uang titipan” tersebut diharapkan agar tidak semua pelanggaran lalu lintas masuk ke pengadilan. Dalam konteks ini penerapan mekanisme “uang titipan” ini menjadi kontraproduktif dari tujuan untuk melakukan percepatan dan kemudahan serta keringanan biaya. Sebagaimana asas peradilan yang sederhana, cepat dan berbiaya ringan.

Berdasarkan fakta yang demikian maka perubahan ketentuan untuk membedakan perlakuan antara slip biru (pelanggar yang mengaku) dengan slip merah (pelanggar yang keberatan, baik yang hadir maupun verstek) sangat penting. Oleh karenanya pengkajian ulang pengaturan dalam UU LLAJ yang menetapkan uang titipan harus senilai maksimum ancaman denda karena menjadi disinsentif masyarakat untuk langsung membayar denda. Selain itu pengkajian ulang tersebut juga terkait dengan penguatan hak bagi Pelanggar untuk menentukan pilihan terbaik dan akomodatif dalam menjalani mekanisme penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Di pihak lain penegak hukum (Kepolisian) juga perlu diberikan wewenang untuk membantu penentuan pilihan tersebut kepada Pelanggar. Dalam konteks demikian perlu dipertimbangkan penerapan diversifikasi yang proporsional, tepat dan akuntabel dalam penyelesaian dan penanganan pelanggaran lalu lintas.

Diversi saat ini menjadi salah satu sarana hukum yang dinilai sangat akomodatif terhadap kepentingan para pihak (penegak hukum, Pelaku, Korban dan masyarakat) dalam melakukan penyelesaian suatu perkara pidana di luar dan saat di pengadilan. Secara normatif, diversifikasi diatur dan diterapkan dalam sistem peradilan pidana anak. Pengertian diversifikasi tercantum dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang No.11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (UU SPPA) yaitu pengalihan penyelesaian perkara Anak dari proses peradilan pidana ke proses di luar peradilan pidana. Pada ketentuan Pasal 7 ayat (1) UU SPPA menyebutkan pada setiap tingkat penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan perkara Anak di pengadilan negeri wajib diupayakan Diversifikasi. Dalam UU SPPA juga diatur mengenai proses diversifikasi yang dilakukan melalui musyawarah dengan melibatkan Anak dan orangtua/Walinya, korban dan/atau orangtua/Walinya, Pembimbing Kemasyarakatan, dan Pekerja Sosial Profesional berdasarkan pendekatan keadilan restoratif. Dalam hal diperlukan, musyawarah dapat melibatkan Tenaga Kesejahteraan Sosial, dan/atau

masyarakat. Proses Diversi wajib memperhatikan kepentingan korban, kesejahteraan dan tanggung jawab Anak, penghindaran stigma negatif, penghindaran pembalasan, keharmonisan masyarakat dan kepatutan, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Diversi menurut Marlina merupakan wewenang dari aparat penegak hukum yang menangani kasus tindak pidana untuk mengambil tindakan meneruskan perkara atau menghentikan perkara, mengambil tindakan tertentu sesuai dengan kebijakan yang dimilikinya.<sup>22</sup> Adapun tujuan dari diversifikasi adalah untuk mendapatkan cara menangani pelanggaran hukum di luar pengadilan atau sistem peradilan yang formal. Ada kesamaan antara tujuan diskresi dan diversifikasi. Pelaksanaan diversifikasi dilatarbelakangi keinginan menghindari efek negatif terhadap jiwa dan perkembangan anak oleh keterlibatannya dengan sistem peradilan pidana. Pelaksanaan diversifikasi oleh aparat penegak hukum didasari oleh kewenangan aparat penegak hukum yang disebut *discretion* atau “diskresi”.<sup>23</sup>

Eva Achjani Zulfa menjelaskan, Aronson memaknai diskresi meliputi tindakan menginterpretasikan Undang-Undang, penggunaan kewenangan dan pilihan tindakan dari penegak hukum. Diskresi dalam istilah Heffernan dan Stroup merupakan *hard choices in law enforcement* (meskipun dalam tulisannya titik berat pilihan penggunaan diskresi ada pada Polisi sebagai pintu gerbang sistem peradilan pidana). Dinyatakan sebagai pilihan yang berat karena apa yang ditentukan dalam aturan tertulis dibandingkan dengan situasi yang nyata dalam realitanya bisa jadi sangat berbeda. Adanya perbedaan antara konsep ideal yang ditentukan secara formal dalam aturan Perundang-undangan dengan situasi yang berbeda dalam realitasnya, menyebabkan petugas harus mengambil kebijakan menurut pertimbangannya sendiri sebagai respon atas situasi tersebut. Oleh karenanya kewenangan diskresi sebagai alat untuk melakukan diversifikasi dalam proses peradilan pidana dapat dilakukan oleh Hakim, Jaksa, Polisi dan petugas pemasyarakatan.<sup>24</sup>

Berkaitan dengan upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi penanganan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas melalui penerapan diversifikasi adalah cukup relevan dan urgen baik ditinjau dari perspektif filosofis, teoritis, dan sosiologis. Ditinjau dari perspektif filosofis, melalui penerapan diversifikasi lebih terjamin aktualisasi *restoratif justice*.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> Marlina, *Pengantar Konsep Diversi dan Restorative Justice dalam Hukum Pidana*, Medan, USU Press, 2010, Hlm. 1

<sup>23</sup> *Ibid*, Hlm.2

<sup>24</sup> Eva Achjani Zulfa, *Pergeseran Paradigma Pemidanaan*, Bandung, Lubuk Agung, 2011, Hlm.159

<sup>25</sup> Menurut Andi Hamzah, Andi Hamzah menerjemahkan dengan peradilan restoratif sama dengan *criminal justice* diterjemahkan dengan peradilan pidana (Andi Hamzah, *Restoratif*

Sebagaimana diketahui bahwa beberapa dekade terakhir ini terdapat pergeseran dari *retributif justice* menuju *restoratif justice*.<sup>26</sup> Hal ini ditandai dengan berbagai produk peraturan Perundang-undangan maupun pembentukan hukum oleh pengadilan yang mengandung orientasi dan paradigma restoratif justice. Misalnya UU SPPA, Undang-Undang tentang Perlindungan Saksi dan Korban, Undang-Undang tentang Kekerasan dalam Rumah Tangga, dan lain-lain. Pergeseran tersebut dapat dimaknai sebagai proses refilosofi hukum nasional, dikatakan refilosofi karena pada dasarnya bangsa Indonesia telah menganutnya sejak lama namun karena penjajahan kolonial maka lambat laun nilai-nilai hukum yang berorientasi restoratif justice tersebut tergerus.

Oleh karena itu tidak salah kiranya jika paradigma *restoratif justice* juga diaktualisasikan dalam penanganan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas melalui penerapan diversi. Pelibatan para pihak yaitu Pelanggar dan penegak hukum pada saat pra ajudikasi dalam sebuah media musyawarah mufakat yang demokratis (sila keempat Pancasila) dan bervisi pelayanan hukum yang prima akan dapat memberikan sentuhan rasa peradilan yang manusiawi (keadilan yang beradab/manusiawi) bukan penegakan hukum yang mekanistik. Pelanggar diberikan penguatan hak untuk menentukan pilihan hukum menyelesaikan perkara pelanggarannya di luar atau melalui pengadilan dengan kebebasan untuk mengukur kebersalahan dan penyerahan serta pengakuan atas pelanggaran yang dilakukannya. Jika mengaku dan terima serta tidak membantah saat dilakukan tindakan oleh Polisi maka diselesaikan dengan pembayaran denda

---

*Justice dan Hukum Pidana Indonesia*, Makalah yang disampaikan pada Seminar IKAHI tanggal 25 April 2012, Hlm.5). Sementara itu Bagir Manan lebih cenderung mengartikan *Restorative justice* sebagai sebuah konsep pemidanaan, tetapi sebagai konsep pemidanaan tidak hanya terbatas pada ketentuan hukum pidana (formal dan materil). Restorative Justice harus juga diamati dari segi kriminologi dan sistem pemasyarakatan. (Bagir Manan, *Retorative Justice (Suatu Perkenalan)*, dalam Rudy Rizky (eds), *Refleksi Dinamika Hukum Rangkaian Pemikiran dalam Dekade Terakhir ( Analisis Komprehensif tentang Hukum oleh Akademisi & Praktisi Hukum)*, In Memoriam Prof. DR. Komar Kantaamadja, S.H.,LL.M, Jakarta, Perum Percetakan Negara RI, 2008, Hlm. 4)

<sup>26</sup> Terdapat 2 (dua) konsep keadilan dalam hukum pidana yang mempengaruhi perubahan fundamental dalam sistem hukum pidana, yaitu keadilan retributif (*retributif justice*) dan keadilan restoratif (*restoratif justice*). Lihat dalam Mudzakkir, *Posisi Hukum Korban Kejahatan Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Disertasi, Jakarta, Program Pascasarjana FH-UI, 2001, Hlm.25 dan lihat juga dalam Siswanto Sunarso, *Viktimologi Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Jakarta, Sinar Grafika, 2012, Hlm. 43. *Restoratif justice* merupakan suatu model pendekatan baru (meskipun merupakan nilai tradisional) dalam upaya penyelesaian perkara pidana. Berbeda dengan sistem yang sekarang ada, pendekatan ini menitikberatkan pada adanya partisipasi langsung pelaku, Korban dan masyarakat dalam proses penyelesaian perkara pidana. (Eva Achjani Zulva, *Keadilan Restoratif Di Indonesia (Studi Tentang Kemungkinan Penerapan Pendekatan Keadilan Restoratif Dalam Praktek Penegakan Hukum Pidana)*, Disertasi, Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum UI, 2009)

lewat Bank yang nilai nominalnya terjangkau atau diterapkan denda minimal tanpa melalui pengadilan. Dengan demikian penanganan dan penyelesaian pelanggaran lalu lintas menjadi responsif karena memberikan hak pada Pelanggar untuk memilih secara ekonomis (dapat insentif denda minimum) dan tidak birokratis (tanpa proses lebih lanjut ke pengadilan yang membutuhkan waktu, biaya dan tenaga lebih) dan ujungnya menyebabkan pengadilan tidak terlalu dibebankan oleh perkara yang ringan/cukup sumir dan SDM dapat berfokus pada penyelesaian perkara yang lebih substantif bagi masyarakat, bangsa dan negara.

Sebagai bagian dari edukasi dan sistem pembinaan serta sistem perlindungan masyarakat, terhadap Pelanggar diberikan pemahaman oleh penegak hukum tentang posisi tindakan dan kesalahan serta pilihan hukum yang dapat diambilnya. Kemudian dalam kondisi tertentu Polisi dimungkinkan melakukan kebijaksanaan untuk tidak memproses perkara tersebut jika dinilai edukasi dan pembinaan masih memungkinkan digunakan bilamana terdapat alasan tertentu yang akuntabel dan tanpa adanya sifat koruptif. Hal ini juga sesuai dengan asas hukum pidana yaitu *ultimum remedium* yang menegaskan bahwa hukum pidana adalah sarana paling akhir jika sarana lain sudah tidak berhasil.

Dalam teori kebijakan hukum pidana (*criminal policy*), penggunaan sarana non penal semaksimal mungkin digunakan sebelum sarana penal diambil atau bisa juga digunakan secara terpadu (*integralitas*). Bassiouni menyatakan bahwa keputusan untuk melakukan kriminalisasi atau dekriminalisasi harus didasarkan pada faktor-faktor kebijakan tertentu yang mempertimbangkan bermacam-macam faktor termasuk:<sup>27</sup>

1. Keseimbangan sarana-sarana yang digunakan dalam hubungannya dengan hasil-hasil yang ingin dicapai;
2. Analisis biaya terhadap hasil-hasil yang akan diperoleh dalam hubungannya dengan tujuan yang dicari;
3. Penilaian atau penaksiran tujuan-tujuan yang dicari itu dalam kaitannya dengan prioritas-prioritas lainnya dalam pengalokasian sumber-sumber tenaga manusia; dan
4. Pengaruh sosial dari kriminalisasi dan dekriminalisasi yang berkenaan dengan atau dipandang dari pengaruh-pengaruhnya yang sekunder.

Menurut Eva Achjani Zulfa, terdapat pandangan bahwa fungsi *ultimum remedium* dari hukum pidana nyata sejak awal proses perumusannya di dalam lembaga legislatif. Terlebih lagi ada anggapan

---

<sup>27</sup> Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana: Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Jakarta, Kencana, 2008, Hlm.30

bahwa Undang-Undang tanpa sanksi pidana ibarat macan ompong. Karenanya fungsi hukum pidana diterjemahkan tidak dalam level kebijakan tetapi lebih pada kemampuan bagaimana penegak hukum mampu menggunakan kewenangannya untuk melakukan penyaringan terhadap permasalahan-permasalahan apa yang memerlukan penyelesaian dengan menggunakan hukum pidana dalam sistem peradilan pidana dan mana yang tidak. Kewenangan yang seperti ini seringkali dikenal sebagai *discretionary power*.<sup>28</sup> Dalam konteks penanganan perkara pelanggaran lalu lintas dapat berupa sebagai diversifikasi.

Ditinjau dari optik sosiologi hukum, pengalaman penerapan hukum pidana selama ini telah menjelaskan kepada kita bahwa perkara pidana yang terjadi di masyarakat yang diselesaikan dengan menggunakan sarana hukum pidana, secara yuridis formal telah selesai akan tetapi secara sosial masih meninggalkan persoalan-persoalan dan sebaliknya ada perkara yang secara sosial telah selesai akan tetapi untuk menegakkan hukum pidana maka harus diproses berdasarkan hukum pidana.<sup>29</sup> Seharusnya pemahaman dan penerapan hukum yang demikian sudah mulai dire-evaluasi dan dire-orientasikan untuk tidak mempersulit suatu proses penegakan keadilan dengan alasan mekanime hukum yang mekanistik. Persoalan pelanggaran lalu lintas yang pelanggarnya sudah mengaku dan tidak membantah serta mau membayar denda masih harus mengurus sisa atau selisih denda.

Padaحال jika bervisi efisiensi dan sederhana dalam memprosesnya, maka pengaturan penentuan denda yang tepat, proporsional dan mudah dijangkau serta meringkaskan perkara pada pembayaran denda di tahap pra ajudikasi hingga tidak perlu datang lagi ke Kejaksaan atau Bank untuk mengambil selisih denda akan memberikan sebuah kepraktisan hukum dan peradilan sebagaimana asa peradilan cepat, sederhana dan berbiaya ringan. Bukankah negara semakin diuntungkan dengan adanya diversifikasi bagi perkara yang sumir dan mengoptimalkan penyelesaian perkara di pengadilan pada perkara-perkara yang lebih substantif dan produktif misalnya korupsi, *illegal logging*, *money laundering*, *illegal mining*, dan lain-lain yang berpotensi mengembalikan kerugian negara. Selain itu tidak akan rugi jika pendapatan negara melalui denda pelanggaran lalu lintas didapatkan dengan mekanisme yang lebih efisien, sederhana dan sangat cepat tanpa birokrasi dan pentahapan proses penyelesaian yang kurang sederhana dan tidak cepat serta biayanya cukup mahal sebagaimana yang berlaku sekarang, bukan?

---

<sup>28</sup> Eva Achjani Zulfa, *Op Cit*, Hlm.15-16

<sup>29</sup> Lalu Parman, *Mediasi Penal dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Makalah yang dipresentasikan pada seminar penelitian tentang mediasi penal dalam sistem peradilan pidana di Indonesia yang diadakan oleh Puslitbang Kumdil Mahkamah Agung di Mataram pada tanggal 12 Mei 2011, Hlm.2-3

## F. Penutup

Volume perkara pelanggaran lalu lintas yang terdapat pada Pengadilan Negeri tertentu yang sampai mencapai ribuan perkara dan disidangkan dalam waktu sehari senyatanya telah menimbulkan problema. Dalam mengatasi problema tersebut, perbaikan penanganan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan adalah hal yang mutlak dilakukan. Namun selain itu alternatif penyelesaian pelanggaran lalu lintas di luar Pengadilan yaitu melalui penerapan diversifikasi patut dijadikan salah satu cara mengurangi beban perkara di Pengadilan. Secara fungsional, penerapan diversifikasi dijadikan sebagai bagian dari edukasi dan sistem pembinaan serta sistem perlindungan masyarakat (khususnya terhadap anak/Pelanggar dibawah umur). Terhadap Pelanggar diberikan pemahaman oleh penegak hukum tentang posisi tindakan dan kesalahan serta pilihan hukum yang dapat diambilnya. Kemudian dalam kondisi tertentu Polisi dimungkinkan melakukan kebijaksanaan untuk tidak memproses perkara tersebut jika dinilai edukasi dan pembinaan masih memungkinkan digunakan bilamana terdapat alasan tertentu yang akuntabel dan tanpa adanya sifat koruptif. Hal ini juga sesuai dengan asas hukum pidana yaitu *ultimum remedium* yang menegaskan bahwa hukum pidana adalah sarana paling akhir jika sarana lain sudah tidak berhasil.

## Daftar Pustaka

- Andi Hamzah, *Restoratif Justice dan Hukum Pidana Indonesia*, Makalah yang disampaikan pada Seminar IKAHI tanggal 25 April 2012
- Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana: Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Jakarta, Kencana, 2008
- Rudy Rizky (eds), *Refleksi Dinamika Hukum Rangkaian Pemikiran dalam Dekade Terakhir( Analisis Komprehensif tentang Hukum oleh Akademisi & Praktisi Hukum)*, In *Memoriam Prof. DR. Komar Kantaamadja, S.H.,LL.M*, Jakarta, Perum Percetakan Negara RI, 2008
- Eva Achjani Zulva, *Keadilan Restoratif Di Indonesia (Studi tentang Kemungkinan Penerapan Pendekatan Keadilan Restoratif dalam Praktek Penegakan Hukum Pidana)*, Disertasi, Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum UI, 2009
- , *Pergeseran Paradigma Pidanaaan*, Bandung, Lubuk Agung, 2011
- Marlina, *Pengantar Konsep Diversi dan Restorative Justice dalam Hukum Pidana*, Medan, USU Press, 2010

- Mudzakkir, *Posisi Hukum Korban Kejahatan Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Disertasi, Jakarta, Program Pascasarjana FH-UI, 2001
- M. Yahya Harahap, S.H., *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Sinar Grafika, Cetakan ke 12 : 2010
- Lalu Parman, *Mediasi Penal dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Makalah yang dipresentasikan pada seminar penelitian tentang mediasi penal dalam sistem peradilan pidana di Indonesia yang diadakan oleh Puslitbang Kumdil Mahkamah Agung di Mataram pada tanggal 12 Mei 2011
- Siswanto Sunarso, *Viktimologi Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Jakarta, Sinar Grafika, 2012
- Tim Peneliti Puslitbang Kumdil dan PSHK, *Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan*, Laporan Penelitian, Jakarta, Puslitbang Kumdil dan PSHK, 2014
- Tim Survey Kepuasan Pengadilan 2013, *Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik Pengadilan 2013*, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) & Badan Pengawas Mahkamah Agung RI (Bawas), 2013.

