

Dari Batas Maksimum ke Jumlah Sebenarnya: Logika Penentuan Pidana Denda

Aurel Shal Sabillah¹, Nur Fadhilah Mappaselleng², Azwad Rachmat Hambali³

¹²³Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia, Indonesia

Email Koresponden: aurelsalsabillah03@gmail.com

Abstrak: Penelitian menggunakan penelitian empiris dengan memadukan studi kepustakaan dan wawancara untuk menilai bagaimana alasan pemidanaan dibangun pada praktik persidangan. Kebaruan artikel terletak pada pemetaan pidana denda sebagai pidana utama dalam perkara cepat, sekaligus merinci tahapan penjatuhan denda dan hambatan yang memengaruhi kualitas alasan putusan. Hasil penelitian merumuskan tahapan penjatuhan denda yang dimulai dari penindakan awal, pembuatan berkas tilang, pemrosesan perkara sebagai acara pemeriksaan cepat, pemeriksaan awal oleh hakim, penetapan pasal, sidang cepat, penjatuhan denda dan biaya perkara, serta diakhiri pertimbangan hakim. Dasar pertimbangan hakim bersandar pada pemenuhan unsur pasal dan pembuktian, lalu penetapan nominal denda dengan melihat jenis pelanggaran dan bobotnya. Hambatan penjatuhan denda muncul dari tingginya volume perkara dan tuntutan kecepatan yang membentuk kebiasaan kisaran denda, kesulitan penyesuaian berbasis fakta, pembedaan pelanggaran administratif dan berisiko tinggi, transparansi alasan nominal, serta kebutuhan menyeimbangkan standar dan fleksibilitas agar denda tetap proporsional dan dapat dijalankan.

Kata Kunci: Pelanggaran Lalu Lintas; Pidana Denda.

Abstract: This research employed an empirical design combining a literature-based analysis with interviews to assess how sentencing reasons are formulated in courtroom practice. The article's novelty lies in framing fines as the primary punishment in fast-track traffic cases, while mapping the procedural stages of fine imposition and identifying the practical constraints that shape the quality of judicial reasoning. The findings specify the stages of fine imposition, starting from on-road enforcement, preparation of the ticketing dossier, case processing under the fast-track procedure, the judge's preliminary review, selection of the applicable provision, fast-track hearing, the imposition of a fine and court costs, and concluding with the judge's reasoning. Judicial reasoning rests on proof and satisfaction of legal elements, followed by the selection of a fine amount guided mainly by the type of violation and its seriousness. Key constraints stem from high case volume and time pressure that foster habitual fine ranges, limited room for fact-based adjustment, the need to distinguish administrative violations from high-risk violations, transparency of the chosen amount, and the tension between maintaining standardized outcomes and preserving flexibility so that fines remain proportional and realistically enforceable.

Keyword: *Criminal Fines; Traffic Violations.*

PENDAHULUAN

Transportasi membentuk arah perkembangan wilayah, terutama di ruang perkotaan, karena ketersediaan sarana-prasarana bukan hanya memudahkan mobilitas, tetapi ikut memengaruhi dinamika sosial dan ekonomi. Dalam situasi mobilitas yang meningkat, persoalan lalu lintas tidak berhenti pada kepadatan, tetapi juga berkaitan dengan ketertiban dan keselamatan, sehingga negara memerlukan instrumen pengendalian yang dapat bekerja pada aktivitas harian yang massal dan berulang.[1]

Di Kota Makassar, pelanggaran lalu lintas dilaporkan terjadi ratusan setiap hari. Fakta ini menegaskan bahwa pelanggaran lalu lintas bukan peristiwa yang jarang, melainkan perkara berjumlah besar yang menuntut penanganan efektif. Dalam kondisi semacam ini, pilihan sanksi menjadi krusial, sebab yang diuji bukan hanya keberadaan norma, tetapi juga bagaimana sanksi tersebut dijalankan secara konsisten dan tetap dapat dipertanggungjawabkan. Untuk merespons peningkatan jumlah kendaraan dan kenaikan angka kecelakaan, pemerintah menetapkan pembaruan regulasi pada Juni 2009 dengan merumuskan kewajiban pengguna jalan serta sanksi secara lebih tegas.

Contoh yang ditekankan adalah kewajiban menggunakan helm berstandar SNI dan penegasan kepemilikan Surat Izin Mengemudi, disertai ancaman pidana yang lebih berat daripada pengaturan sebelumnya. Pembaruan norma ini memperlihatkan orientasi penegakan yang menempatkan sanksi sebagai bagian dari strategi ketertiban, tetapi efektivitasnya tetap bergantung pada cara sanksi itu dijatuhkan pada praktik peradilan. Di antara bentuk pidana yang digunakan dalam perkara pelanggaran lalu lintas, pidana denda merupakan jenis sanksi yang paling sering dijatuhkan.

Namun, denda kerap dipersepsikan sebagai urusan “bayar tilang”, padahal denda adalah pidana yang lahir dari aturan sanksi dalam undang-undang, sehingga penjatuhannya harus tunduk pada pembuktian di persidangan dan memerlukan alasan yang mengaitkan perbuatan yang terbukti dengan besaran denda yang dipilih. Dalam perkara yang jumlahnya besar, tuntutan alasan seperti ini menjadi penting agar penetapan nominal

tidak berubah menjadi angka “umum” yang dipakai tanpa keterbacaan dasar pertimbangannya.

Penelitian terdahulu menunjukkan perhatian pada beberapa isu yang beririsan: efektivitas penegakan lalu lintas melalui *Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE)*, posisi denda sebagai alternatif pidana penjara, implikasi pidana denda pada pelanggaran lalu lintas, serta kemungkinan penyitaan kekayaan sebagai pelunasan pidana denda.[2] Sumbangan studi-studi tersebut memperkaya pembacaan tentang desain dan pelaksanaan denda, tetapi ruang yang masih memerlukan penajaman adalah bagaimana hakim menyusun pertimbangan saat memilih besaran denda dalam perkara yang volumenya tinggi, terutama karena ancaman denda biasanya dirumuskan sebagai “paling banyak” yang membuka ruang penyesuaian dalam batas maksimum.

Bertolak dari celah itu, penelitian ini mengajukan dua rumusan masalah: (1) bagaimana penjatuhan pidana denda sebagai sanksi dalam pelanggaran lalu lintas; dan (2) bagaimana hambatan dalam penjatuhan pidana denda di Pengadilan Negeri Kota Makassar. Tujuan penelitian disusun paralel, yaitu untuk mengetahui kedudukan pidana denda dan untuk mengetahui dasar pertimbangan hakim dalam penjatuhan pidana denda. Dengan fokus ini, sebagai instrumen pemidanaan yang harus tetap “terukur” sekaligus dapat dipertanggungjawabkan lewat alasan yang bertumpu pada fakta yang terbukti.

Pada sisi rekomendasi, penelitian ini mendorong penambahan rambu normatif yang lebih jelas dalam penentuan besaran denda dan perumusan konsekuensi ketidakpatuhan pembayaran denda agar disparitas penerapan dapat ditekan, termasuk penguatan basis data pelanggaran berulang sebagai bahan pertimbangan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris yang memadukan pendekatan peraturan perundang-undangan dengan pendekatan konseptual. Lokasi penelitian berada di Pengadilan Negeri Makassar. Data dihimpun melalui wawancara serta penelusuran bahan kepustakaan, lalu diolah dengan analisis kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dua jalur. Pertama, wawancara sebagai sumber data lapangan untuk

memperoleh keterangan mengenai pertimbangan hakim dalam penjatuhan pidana denda pada perkara pelanggaran lalu lintas. Kedua, studi kepustakaan dengan menelusuri buku-buku, mengkaji undang-undang, serta menelusuri jurnal dan artikel hukum yang relevan. Seluruh data yang terkumpul kemudian distrukturkan, dideskripsikan, dan disistematisasikan untuk dianalisis secara kualitatif, dengan penalaran deduktif sebagai pola analisis yang digunakan dalam menarik kesimpulan dari bahan yang telah dihimpun.

PEMBAHASAN

1. Penjatuhan Pidana Denda Dalam Pelanggaran Lalu Lintas

Pidana denda memiliki kedudukan sebagai pidana pokok dalam sistem hukum pidana. Posisi ini terlihat dari Pasal 10 KUHP yang membagi pidana menjadi pidana pokok dan pidana tambahan, lalu memasukkan denda dalam kategori pidana pokok. Konsekuensinya, denda bukan pelengkap, melainkan bentuk hukuman utama yang sah, sehingga penjatuhannya harus tunduk pada asas legalitas dan tidak boleh melampaui batas yang ditentukan undang-undang.[3] Dengan landasan ini, saat undang-undang memilih denda untuk suatu pelanggaran, denda berfungsi sebagai instrumen pemidanaan yang bekerja langsung terhadap pelanggar, bukan sekadar mekanisme administratif.

Dalam konteks pelanggaran lalu lintas, dasar khusus pidana denda terdapat pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengkualifikasi banyak perbuatan sebagai pelanggaran dan menetapkan ancaman pidana berupa denda. Ciri pentingnya ialah rumusan ancaman denda umumnya ditulis sebagai denda “paling banyak”, kadang dipasangkan dengan alternatif kurungan “paling lama”. Rumusan “paling banyak” berarti undang-undang menetapkan batas maksimum (batas atas), bukan memerintahkan satu jumlah tertentu yang sama untuk semua orang. Karena itu, kedudukan pidana denda di sini dibangun oleh dua lapis yaitu denda sah sebagai pidana pokok, dan undang-undang lalu lintas memilih denda sebagai respons utama untuk banyak pelanggaran dengan batas maksimum yang mengikat hakim.[4]

Penjatuhan pidana denda dalam perkara pelanggaran lalu lintas bergerak melalui rangkaian yang berurutan dari hulu sampai hilir. Tahapan penjatuhan pidana denda dimulai dari penindakan awal di lapangan, dilanjutkan pembuatan berkas tilang sebagai dasar formil perkara, lalu pemrosesan perkara melalui mekanisme acara pemeriksaan cepat; setelah itu dilakukan pemeriksaan awal oleh hakim untuk membaca konstruksi perkara dan menentukan pasal UU LLAJ yang relevan, kemudian perkara diperiksa dalam sidang cepat, dijatuhkan pidana denda beserta biaya perkara, dan pada ujungnya seluruh keputusan itu dipertegas melalui pertimbangan hakim yang mengaitkan fakta ringkas yang terbaca di persidangan, pasal yang diterapkan, serta besaran denda yang dipilih.

Batas maksimum denda tetap memiliki arti praktis, sebab hakim tidak boleh menjatuhkan pidana melebihi angka tersebut. Sebaran ketentuan denda maksimum tampak jelas pada pelanggaran yang sering muncul, misalnya tidak memiliki SIM (Pasal 281) dengan denda paling banyak Rp1.000.000; melanggar rambu atau marka (Pasal 287 ayat (1)) dengan denda paling banyak Rp500.000; pelanggaran batas kecepatan (Pasal 287 ayat (5)) dengan denda paling banyak Rp500.000; tidak dilengkapi STNK (Pasal 288 ayat (1)) dengan denda paling banyak Rp500.000; tidak dapat menunjukkan SIM (Pasal 288 ayat (2)) dengan denda paling banyak Rp250.000; pelanggaran sabuk keselamatan (Pasal 289) denda paling banyak Rp250.000; dan pelanggaran helm (Pasal 291 ayat (1)) denda paling banyak Rp250.000.

Rincian ini memperlihatkan bahwa undang-undang menyusun tingkat bahaya perbuatan melalui variasi maksimum denda, lalu hakim menurunkan angka itu pada perkara konkret dengan bertumpu pada fakta yang terbukti. Kedudukan denda sebagai sanksi utama juga berkaitan dengan karakter pelanggaran lalu lintas yang cenderung lahir dari kelalaian dan kebiasaan yang dianggap sepele, seperti tidak membawa surat, melanggar rambu, atau mengabaikan perlengkapan keselamatan.[5] Sifat perbuatan semacam ini berbeda dari tindak pidana yang dirancang untuk merugikan orang lain secara langsung, sehingga pilihan pidana diarahkan untuk membentuk kepatuhan terhadap aturan yang sederhana dan berulang dalam kehidupan sehari-hari.[6] Dalam

garis ini, denda diposisikan sebagai konsekuensi yang cepat dirasakan tanpa memutuskan aktivitas pokok pelanggar seperti bekerja atau mengurus keluarga, yang menjelaskan mengapa denda dipandang cocok sebagai respons utama bagi pelanggaran yang luas dan berulang.

Selanjutnya aspek kebutuhan penegakan, karena perkara pelanggaran lalu lintas jumlahnya besar sehingga sistem peradilan membutuhkan bentuk sanksi yang tidak menambah biaya dan waktu secara berlebihan. Dalam situasi perkara berjumlah besar, denda memberi keuntungan administratif sekaligus tetap berada dalam kerangka pemidanaan, sebab ukurannya dapat ditentukan dalam angka sehingga penegakan hukum dapat berjalan cepat dan seragam.[7] Namun, seragam tidak berarti semua orang harus menerima angka yang sama, karena penetapan denda tetap memerlukan ukuran yang wajar dan bersandar pada batas yang dipasang oleh undang-undang.

Dari konstruksi tersebut, kedudukan pidana denda dalam perkara pelanggaran lalu lintas dapat dipahami sebagai mekanisme pemidanaan yang dirancang untuk bekerja pada pelanggaran yang masif, dengan batas maksimum sebagai pagar legal, dan ruang penyesuaian sebagai konsekuensi dari rumusan “paling banyak”. Hal ini menjelaskan mengapa denda dalam putusan dapat lebih kecil daripada angka dalam pasal: hakim tidak dipaksa selalu memakai maksimum, tetapi juga tidak boleh melewati maksimum. Pada titik ini, kedudukan denda sebagai pidana pokok sekaligus sanksi utama dalam undang-undang lalu lintas menuntut penghubung yang konsisten antara fakta yang terbukti dan angka denda yang dijatuhkan, agar denda tidak berubah menjadi angka yang terasa asal.

2. Hambatan dalam Penjatuhan Pidana Denda

Pertimbangan hakim pada perkara pelanggaran lalu lintas berangkat dari penetapan fakta dan pemilihan pasal yang relevan berdasarkan hasil pemeriksaan di sidang. Fakta yang dijadikan dasar tidak ditempatkan sebagai informasi di luar sidang, melainkan dibangun dari bahan yang muncul dalam persidangan, lalu ditautkan dengan konstruksi pasal yang didakwakan.[8] Titik awal ini menentukan arah seluruh putusan,

karena sebelum masuk pada besaran denda, hakim memastikan bahwa perbuatan yang didakwakan benar terjadi dan dapat dibuktikan.

Dalam praktik perkara lalu lintas, bahan pembuktian yang muncul di sidang cenderung sederhana, misalnya surat tilang, keterangan petugas, dokumen kendaraan, dan keterangan pihak yang diperiksa. Bahan-bahan tersebut dipakai untuk membuktikan unsur pasal yang diterapkan, seperti unsur mengemudi kendaraan bermotor, unsur tidak memiliki atau tidak dapat menunjukkan dokumen, atau unsur melanggar rambu. Setelah unsur terpenuhi, hakim baru masuk pada tahap penjatuhan pidana denda sebagai konsekuensi atas terbuktinya pelanggaran.[9]

Hambatan penjatuhan pidana denda di Pengadilan Negeri Kota Makassar lahir dari kombinasi faktor yang saling menekan dalam perkara tilang yang banyak dan diperiksa cepat: batas maksimum dalam pasal membatasi ruang pidana, tuntutan kecepatan membentuk kebiasaan kisaran denda per jenis pelanggaran yang kemudian harus disesuaikan naik-turun menurut keadaan perkara, dan pada saat yang sama muncul kesulitan menjaga konsistensi saat membedakan pelanggaran yang bersifat administratif dengan pelanggaran berisiko tinggi; hambatan juga terkait sikap pelanggar yang memengaruhi dinamika persidangan, aspek transparansi alasan pemilihan nominal, serta praktik menjaga keseimbangan antara kebutuhan standar agar putusan terbaca seragam dan kebutuhan fleksibilitas agar denda tetap proporsional terhadap bobot pelanggaran, sehingga kualitas putusan sangat bergantung pada kemampuan hakim menuliskan alasan singkat namun jelas yang menautkan fakta, pasal, dan besaran denda.

Terdapat perbedaan pertimbangan yang bersifat yuridis dan pertimbangan yang berkaitan dengan keadaan perkara.[10] Pertimbangan yuridis mencakup pasal yang diterapkan, pemenuhan unsur pasal, dan dasar pembuktian yang membuat hakim menyatakan pelanggaran terbukti. Hakim mengaitkan perbuatan yang terbukti dengan ketentuan yang memuat ancaman denda, sehingga hubungan antara fakta persidangan dan norma sanksi menjadi jelas sebagai dasar hukum penjatuhan pidana.[11] Pertimbangan yang berkaitan dengan keadaan perkara digunakan terutama saat hakim

menentukan besaran denda. Keadaan yang dinilai tetap harus memiliki hubungan dengan fakta pelanggaran, dan dalam perkara lalu lintas yang lazim dinilai antara lain jenis pelanggaran, tingkat risiko yang timbul, situasi saat pelanggaran terjadi, serta sikap pelanggar dalam pemeriksaan. Fungsinya adalah menjelaskan mengapa nominal denda yang dipilih tidak selalu sama pada setiap perkara meskipun pasalnya sama, sehingga besaran denda tidak tampak sebagai jumlah “umum” yang dipakai tanpa melihat keadaan konkret.

Dalam penentuan nominal, hakim tetap terikat pada pasal ancaman denda yang dipakai, khususnya batas maksimum denda. Dengan batas ini, jumlah yang dipilih tidak boleh melampaui maksimum, tetapi ruang penyesuaian tetap ada karena batas maksimum bukan angka yang wajib selalu digunakan.[12] Praktik penjatuhan denda berjalan dari pembuktian peristiwa dan pemenuhan unsur pasal, lalu berlanjut pada penentuan besaran denda di dalam batas maksimum, dengan jenis pelanggaran dan ringan-beratnya sebagai faktor yang paling berpengaruh berdasarkan wawancara dengan hakim.

Aspek lain yang muncul dari wawancara adalah konsekuensi ketika denda tidak dibayar, yaitu adanya “pidana kurungan pengganti.”[13] Karena konsekuensi ini selalu menyentuh kondisi ekonomi orang, pemilihan nominal denda perlu dijaga agar tetap realistis untuk dijalankan, bukan berhenti sebagai angka yang tertulis dalam putusan.[14] Karenanya, pentingnya menempatkan pelanggaran yang lebih bersifat administratif pada kisaran bawah atau menengah dari maksimum, kecuali ada fakta yang membuatnya lebih berat, sementara pelanggaran yang meningkatkan risiko keselamatan diberi denda lebih tinggi dengan alasan risiko yang disebut tegas.[15]

KESIMPULAN

Penjatuhan pidana denda berkedudukan sebagai pidana pokok dan dalam perkara pelanggaran lalu lintas ditempatkan sebagai sanksi utama, dengan batas maksimum yang dirumuskan “paling banyak” sehingga hakim memiliki ruang penyesuaian sepanjang tidak melampaui batas tersebut; konstruksi ini membuat denda berfungsi sebagai instrumen

pidana yang dirancang untuk bekerja pada pelanggaran yang masif dan berulang, tetapi tetap menuntut keterkaitan yang jelas antara perbuatan yang terbukti dan jumlah denda yang dipilih. Hambatan hakim dalam menjatuhkan pidana denda pada pokoknya dimulai dari pembuktian peristiwa dan pemenuhan unsur pasal yang didakwakan, kemudian berlanjut pada penentuan nominal denda dengan mempertimbangkan jenis pelanggaran serta tingkat ringan-beratnya perbuatan sebagai faktor dominan, dengan tetap menjaga agar besaran denda berada dalam batas maksimum yang ditentukan undang-undang dan realistis untuk dilaksanakan mengingat adanya konsekuensi kurungan pengganti apabila denda tidak dibayar.

REFERENSI

- [1] M. A. Fathurrahman, T. Pancarini, A. R. R. Hidayat, and L. Husna, "ALTERNATIF PEMIDANAAN DENDA HARIAN (DAY FINE) DALAM MENGHADAPI OVERCAPACITY LEMBAGA PERMASYARAKATAN: STUDI PERBANDINGAN HUKUM INDONESIA – JERMAN," *Jurnal Cahaya Keadilan*, vol. 9, no. 2, pp. 40–60, Nov. 2021, doi: 10.33884/jck.v9i2.4507.
- [2] M. H. Pospos, Hafrida, and H. Liyus, "Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Berbasis E-Tilang Dalam Perspektif Sistem Peradilan Pidana," *Hangoluan Law Review*, vol. 1, no. 1, pp. 168–174, 2022.
- [3] I. V. Kamila and D. R. S. Hariyanto, "Pidana Denda Sebagai Alternatif Pidana Penjara Dalam Sistem Hukum Pidana," *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, vol. 13, no. 5, pp. 761–7711, 2025.
- [4] S. Setiawati and S. Hartati, "Implikasi Pidana Denda terhadap Pelanggaran Aturan Lalulintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009," *AL-BALAD: Journal of Constitutional Law*, vol. 5, no. 2, pp. 1–8, 2024.
- [5] I. R. Fitri, N. D. Andryani, and Najib. M. A, "Pemberian Pidana Denda Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Perspektif Hukum Pidana Islam," *Hakim: Jurnal Ilmu Hukum dan Sosial*, vol. 1, no. 3, pp. 169–179, 2023.
- [6] M. R. A. Pratama, D. Sundawa, and D. I. Muthaqqin, "Implementasi Deterrence Social sebagai Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Remaja," *Bacarita Law Journal*, vol. 5, no. 1, pp. 97–107, Aug. 2024, doi: 10.30598/bacarita.v5i1.13852.

- [7] B. Fawaid, "Perkembangan Pidana Denda Sebagai Upaya Pemulihan Kerugian Akibat Tindak Pidana Dalam Perspektif Hukum Islam," *Pagaruyuang Law Journal*, vol. 7, no. 2, pp. 331–343, 2024.
- [8] M. B. Handono and A. Sudiro, "Penegakan Hukum Terhadap Penyalahgunaan Tanda Nomor Kendaraan Roda Dua Dalam Kasus Tilang Elektronik," *Ranah Research: Journal of Multidisciplinary Research and Development*, vol. 7, no. 2, pp. 808–818, Dec. 2024, doi: 10.38035/rrj.v7i2.1363.
- [9] M. R. S. Muksin, "Tujuan Pemidanaan dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia," *SAPIENTIA ET VIRTUS*, vol. 8, no. 1, pp. 225–247, Jul. 2023, doi: 10.37477/sev.v8i1.465.
- [10] N. F. Al Idrus, "Disparitas Putusan Pemidanaan Perkara Penipuan Online," *Jurnal Yudisial*, vol. 16, no. 3, pp. 325–341, 2023.
- [11] Husnaini, "Sanksi Pidana Terhadap Penggunaan Telepon Seluler Saat Mengemudi Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan," *Disiplin: Majalah Civitas Akademika*, vol. 28, no. 3, pp. 125–132, 2022.
- [12] P. E. D. Antari and Valensia Angel Yoshe Situmorang, "Efektivitas Penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) dalam Penegakan Aturan Lalu Lintas di Kota Denpasar," *Jurnal Hukum to-ra: Hukum Untuk Mengatur dan Melindungi Masyarakat*, vol. 10, no. 2, pp. 310–326, Aug. 2024, doi: 10.55809/tora.v10i2.357.
- [13] N. H. Auliya and S. Setiyono, "Kebijakan Hukum Pidana Kurungan sebagai Pengganti Pidana Denda dalam Perkara Tindak Pidana Korupsi," *MLJ Merdeka Law Journal*, vol. 2, no. 2, pp. 72–86, May 2022, doi: 10.26905/mlj.v2i2.7159.
- [14] R. Samuel and I. D. G. D. Sugama, "Pengaturan Pidana Pengganti Pidana Denda Dalam Undang-Undang Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang," *Das Sollen: Jurnal Kajian Kontemporer Hukum dan Masyarakat*, vol. 4, no. 1, pp. 1–21, 2025.
- [15] R. S. Wijaya, H. Husni, and H. Herinawati, "Disparitas Pidana Terhadap Putusan Pengadilan Pada Perkara Pidana Cepat Kasus Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Penelitian di Pengadilan Negeri Kelas I B Lhokseumawe)," *JURNAL ILMIAH MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MALIKUSSALEH*, vol. 6, no. 2, p. 61, Apr. 2023, doi: 10.29103/jimfh.v6i2.10218.