

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP
KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN
BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN
KECELAKAAN LALU LINTAS**

TESIS

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Magister Hukum
Dalam Bidang Hukum Pidana*

Oleh:

BERKAT MANUEL HAREFA

NPM: 2320010044



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2025**

PENGESAHAN TESIS

Nama : **BERKAT MANUEL HAREFA**
Nomor Induk Mahasiswa : 2320010044
Prodi : Magister Ilmu Hukum
Judul Tesis : **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA
TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI
KENDARAAN BERMOTOR YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN
LALU LINTAS**

Pengesahan Tesis

Medan, 20 September 2025

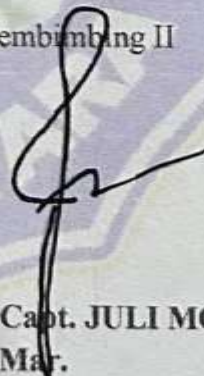
Komisi Pembimbing

Pembimbing I



Prof. Dr. TRIONO EDDY, S.H., M.Hum

Pembimbing II



**Assoc. Prof. Dr. Capt. JULI MOERTIONO, S.H.
M.H., M.Kn., M.Mar.**

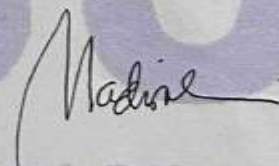
Diketahui

Direktur



Prof. Dr. TRIONO EDDY, S.H., M.Hum

Ketua Program Studi



Assoc. Prof. Dr. IDA NADIRAH, S.H., M.H.

PENGESAHAN

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN
PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN
KECELAKAAN LALU LINTAS**

BERKAT MANUEL HAREFA

2320010044

Tesis ini telah dipertahankan dihadapan Komisi Penguji yang dibentuk oleh Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Dinyatakan Lulus dalam Ujian Tesis dan berhak menyandang Gelar Magister Hukum (M.H)

Pada hari Rabu, 10 September 2025

Komisi Penguji

1. **Assoc. Prof, Dr. IDA NADIRAH, S.H., M.H**
Ketua
2. **Dr. BISDAN SIGALINGGING, S.H.,M.H.**
Sekretaris
3. **Dr. MUHAMMAD SYUKRAN YAMIN LUBIS,**
SH.,CN.M.Kn
Anggota

1.

2.

3.

PERNYATAAN

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS

Dengan ini penulis menyatakan bahwa:

1. Tesis ini disusun sebagai syarat untuk memperoleh gelar Magister pada Program Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara benar merupakan hasil karya peneliti sendiri.
2. Tesis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik sarjana, magister, dan/atau doktor, baik di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara maupun di perguruan tinggi lain.
3. Tesis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Komisi Pembimbing dan masukan Tim Penguji.
4. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya. Apabila di kemudian hari ternyata ditemukan seluruh atau sebagian tesis ini bukan hasil karya penulis sendiri atau adanya plagiat dalam bagian-bagian tertentu, penulis bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang penulis sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Medan, 20 September 2025

Penulis



BERKAT MANUEL HAREFA

NPM. 2320010044

Unggul | Cerdas | Terpercaya

ABSTRAK

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS

BERKAT MANUEL HAREFA
NPM: 2320010044

Manusia dikatakan sebagai pejalan kaki ataupun pengemudi di jalan raya yaitu merupakan unsur utama pelaku lalu lintas, dalam penampilannya di pengaruhi oleh kondisi psikologi dari masing-masing diri pribadi terutama yang menyangkut disiplin dan kondisi fisik dari lingkungan sekitarnya. perkembangan lalu lintas yang ada maka dalam kehidupan sehari-hari sering kita temui masih banyak pengemudi yang belum siap mental, dalam arti para pengemudi kurang perhitungan, karena sikap mental dan perilaku seorang pengendara bermotor di jalan raya sangat menentukan keselamatan baik dirinya maupun orang lain. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif. Penelitian ini bersifat perskriptif dan terapan. Cara pengumpulan bahan hukum dengan cara studi kepustakaan dan bahan hukum yang digunakan yaitu bahan hukum primer dan sekunder. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan untuk menjawab permasalahan.

Pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas Pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di wilayah hukum Polres Jeneponto merujuk pada Pasal 310 jo. Pasal 311 UU Lalu Lintas, yang menekankan bahwa kelalaian pengemudi menjadi unsur utama dalam menentukan sanksi pidana. Hal ini disebabkan karena hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum atau dikenal dengan asas *Lex Specialis Derogat Legi Generalis*.

Hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang sering terjadi dan disebabkan oleh berbagai hambatan, yang meliputi hambatan manusia, Kendaraan, jalan, serta lingkungan. hambatan manusia menjadi penyebab paling dominan, yang meliputi kelalaian pengemudi serta pelanggaran lalu lintas oleh pejalan kaki atau pengguna jalan lainnya. hambatan Kendaraan berkaitan dengan kondisi Kendaraan yang tidak layak pakai namun tetap digunakan, sedangkan faktor jalan meliputi keadaan jalan yang buruk, seperti berlubang atau licin. Sementara itu, hambatan lingkungan atau cuaca, seperti hujan lebat dan kabut tebal yang menghalangi pandangan, merupakan kondisi yang sulit dikendalikan manusia dan turut berkontribusi pada risiko kecelakaan lalu lintas. Kebijakan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dilakukan melalui proses hukum sesuai dengan KUHAP yang mencakup tahap penyidikan, penuntutan, dan persidangan di pengadilan. Proses ini sering kali diwarnai dengan upaya perdamaian antara kedua belah pihak pada tahap penyidikan, sehingga kasuskasus seperti ini jarang dilanjutkan hingga pengadilan.

Kata Kunci : Kelalaian; Pengemudi; Kecelakaan.

ABSTRACT

CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR NEGLIGENCE OF MOTOR VEHICLE DRIVERS RESULTING IN TRAFFIC ACCIDENTS

BERKAT MANUEL HAREFA
NPM: 2320010044

Humans, whether pedestrians or drivers on the road, are the primary actors in traffic. Their performance is influenced by each individual's psychological state, particularly regarding discipline and the physical condition of their surrounding environment. Due to the development of traffic, in daily life, we often encounter many drivers who are not mentally prepared, meaning they lack calculation, as a motorcyclist's mental attitude and behavior on the road significantly determine their own safety and that of others. The research method used is normative legal research. This research is both prescriptive and applied. The legal material was collected through literature review, and the legal materials used were primary and secondary legal materials. Based on the research results and discussion, the problem is addressed.

*Regulation of criminal liability for motor vehicle driver negligence resulting in traffic accidents. Criminal liability for negligence in traffic accidents resulting in death in the jurisdiction of the Jeneponto Police refers to Article 310 in conjunction with Article 311 of the Traffic Law, which emphasizes that driver negligence is a primary element in determining criminal sanctions. This is because specific laws override general laws, known as the principle of *Lex Specialis Derogat Legi Generalis*.*

Barriers to criminal liability for motor vehicle driver negligence resulting in traffic accidents. Traffic accidents are common and are caused by various factors, including human, vehicle, road, and environmental factors. Human factors are the most dominant cause, including driver negligence and traffic violations by pedestrians or other road users. Vehicle factors relate to vehicles that are unroadworthy but still in use, while road factors include poor road conditions, such as potholes or slippery surfaces. Meanwhile, environmental or weather factors, such as heavy rain and thick fog that obstruct visibility, are conditions that are difficult for humans to control and contribute to the risk of traffic accidents. The policy of criminal liability for motor vehicle driver negligence resulting in traffic accidents is carried out through a legal process in accordance with the Criminal Procedure Code (KUHP), which includes investigation, prosecution, and trial in court. This process is often characterized by efforts to reconcile between the two parties during the investigation stage, so such cases rarely proceed to court.

Keywords: Negligence; Driver; Accident.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga tesis ini dapat diselesaikan.

Tujuan dari penulisan tesis ini untuk memenuhi salah satu syarat mendapatkan gelar Magister Hukum (M.H) di Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Kosentrasi Hukum Pidana. Untuk itu penulisan tesis ini diberi judul : **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS.**

Dengan selesainya tesis ini, penulis mengucapkan terima kasih secara khusus kepada kedua orang tuaku yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, menjadi sumber pendorong semangat utama dalam proses penyelesaian penulisan tesis ini, memberikan dukungan moral hingga selesainya penulisan tesis ini. Adapun pihak lain yang berperan dalam penulisan tesis ini, penulis juga berterima kasih banyak kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Agussani, MAP Selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas kesempatan serta fasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program pascasarjana ini ;

2. Bapak Prof. Dr. H Muhammad Arifin, S.H, M.Hum selaku Wakil Rektor I Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara ;
3. Bapak Prof. Dr. H. Triono Eddy S.H., M.Hum selaku Direktur Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan Dosen Pembimbing I Penulis
4. Ibu Assoc. Dr. Ida Nadirah, S.H., M.H selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan Dosen Penguji/Pembahas yang telah memberikan saran dan masukan kepada penulis.
5. Bapak Dr. Rahmat Ramadhani, S.H., M.H., selaku Sekretaris Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
6. Bapak Assoc. Prof. Dr. Juli Moertiono, S.H., M.Kn., M.H., selaku Pembimbing II Penulis
7. Bapak Dr. Bisdan Sigalingging S.H., M.H selaku Dosen Penguji/Pembahas yang telah memberikan saran dan masukan
8. Bapak Dr. Muhammad Syukran Yamin Lubis S.H.,CN.,M.Kn selaku Dosen Penguji/Pembahas yang telah memberikan saran dan masukan
9. Bapak dan Ibu Dosen serta staff Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang banyak memberikan bantuan dalam menyelesaikan tesis ini.

10. Kepada Rekan-rekan Mahasiswa/I yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu, dimana telah ikut membantu serta mendorong percepatan penulisan tesis ini.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan tesis ini. Semoga tesis ini bermanfaat bagi semua pihak terkhusus bagi penulis dan pembaca pada umumnya.

Medan, 20 September 2025

Penulis



BERKAT MANUEL HAREFA
NPM: 2320010044

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN i

ABSTRAK ii

ABSTRACT..... iii

KATA PENGANTAR iv

DAFTAR ISI..... viii

BAB I PENDAHULUAN..... 1

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Rumusan Masalah..... 11

C. Tujuan Penelitian..... 12

D. Manfaat Penelitian..... 12

E. Keaslian Penelitian. 13

F. Landasan Teori dan Konseptual Penelitian 15

1. Landasan Teori Penelitian. 15

2. Kerangka Konsepsi..... 26

G. Metode Penelitian..... 41

1. Jenis Penelitian. 41

2. Sifat Penelitian..... 42

3. Pendekatan Penelitian..... 42

4. Sumber Data 43

5. Teknik Pengumpulan Data 45

6. Analisis Data.....	46
BAB II PENGATURAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS.....	47
A. Pengaturan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas.....	47
B. Eksistensi Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas	58
C. Pertimbangan Hakim Berdasarkan Putusan Nomor 44/Pid.Sus/2017/PN Agm	69
BAB III HAMBATAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS.....	76
A. Hambatan Penyebab Kelalaian Pengemudi Dalam Berlalu Lintas ..	76
B. Hambatan Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.....	86
C. Hambatan Pengemudi Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.....	101
BAB IV KEBIJAKAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS.....	113
A. Kebijakan Pertanggungjawab Pidana Pengemudi Kendaraan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas	113

B. Upaya Pencegahan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	126
C. Penerapan Strategi Kebijakan Sosial Dalam Upaya Meminimalisir Angka Kecelakaan.....	136
BAB V PENUTUP	143
A. Kesimpulan	143
B. Saran	144
DAFTAR PUSTAKA.....	146

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di Indonesia kondisi lalu lintas saat ini masih cukup memprihatinkan. Kelalaian pengguna jalan raya dalam berlalu lintas masih sering kita jumpai sehari-hari sehingga banyak menyebabkan kecelakaan yang masih relatif cukup tinggi. Yang menjadi salah satu hambatan yang mempunyai andil terbesar sebagai penyebab dari kondisi di atas tersebut adalah hambatan manusia, dibandingkan dengan hambatan-hambatan penyebab lainnya seperti halnya hambatan jalan ataupun hambatan Kendaraan. Tingkat pemahaman dan juga disiplin terhadap peraturan-peraturan serta sopan santun dalam berlalu lintas yang kurang dari para pengguna jalan merupakan suatu hal yang harus perlu mendapatkan perhatian khusus dalam upaya pemecahannya untuk mengatasi persoalan di bidang lalu lintas.¹

Manusia dikatakan sebagai pejalan kaki ataupun pengemudi di jalan raya yaitu merupakan unsur utama pelaku lalu lintas, dalam penampilannya di pengaruhi oleh kondisi psikologi dari masing-masing diri pribadi terutama yang menyangkut disiplin dan kondisi fisik dari lingkungan sekitarnya. perkembangan lalu lintas yang ada maka dalam kehidupan sehari-hari sering kita temui masih banyak pengemudi yang belum siap mental, dalam arti para

¹ Bambang Susantono, (2013), *Transportasi Dan Investasi*, Jakarta, Kompas Media Nusantara, Hal. 8

pengemudi kurang perhitungan, karena sikap mental dan perilaku seorang pengendara bermotor di jalan raya sangat menentukan keselamatan baik dirinya maupun orang lain.²

Lunturnya sikap mental terhadap aturan lalu lintas serta dorongan berperilaku tak terpuji selama dalam mengendarai Kendaraan bermotor, contohnya tidak mengindahkan tanda-tanda jalan atau kurang mengerti dan mengenal rambu-rambu atau isyarat lalu lintas selain itu juga kurangnya memperhatikan petunjuk-petunjuk yang ada di jalan raya. Ketidaknyamanan pengguna jalan raya dalam aktivitasnya mendatangkan dampak yang sangat besar yaitu semakin tingginya beban psikologis, sehingga dapat menyebabkan stress yang berkepanjangan dan pada akhirnya menimbulkan kelalaian maupun kealpaan dalam melaksanakan kewajibannya sebagai pengguna jalan raya yang tentu saja dapat merugikan bagi dirinya dan orang lain.³

Kelalaian atau kealpaan sendiri dapat dihindari dengan tetap memegang teguh dan patuh pada ketentuan hukum. Hal ini didasari bahwa Indonesia adalah negara hukum yang mana para warga negaranya tunduk dan patuh pada aturan-aturan yang berlaku. Hukum dan fungsinya mengatur seluruh aspek kehidupan berbangsa dan bernegara dapat memberikan kontribusi secara maksimal kepada pelaksanaan jika aparat penegak hukum dan seluruh lapisan masyarakat tunduk dan taat terhadap norma hukum. Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas haruslah dipisahkan antara pelanggaran dan kejahatan. Karena untuk melakukan penuntutan

² *Ibid*, hal 9.

³ *Ibid*, hal 10

didepan hukum maka kejadian yang terjadi haruslah merupakan kejahatan, sementara pada kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi merupakan kejahatan yang tidak di sengaja atau di karenakan oleh tindakan kelalaian atau kealpaan.⁴

Peraturan yang telah diuraikan di atas seharusnya bagi para pengendara dapat menerapkan aturan-aturan tersebut dalam berkendara, dan kemungkinan besar jika semuanya diterapkan dan dilakukan tentu hal ini dapat menekan jumlah tingkat kecelakaan yang semakin hari semakin banyak terjadi di jalan raya. Akan tetapi banyaknya kecerobohan dan ketidak hati-hatian seorang pengemudi kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan dengan kecerobohan ini tentu akan dapat memberikan dampak kerugian bagi orang lain ataupun bagi pengendara tersebut. Selanjutnya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, juga mengatur masalah terkait kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka ringan, luka berat maupun korban meninggal dunia, yaitu pada pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.⁵

Terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan meninggal dunia pada umumnya tidak ada unsur kesengajaan dan yang ada unsur kealpaan. Oleh karena itu antara pelaku dan pihak keluarga korban biasanya saling menyadari sehingga dalam menyelesaikan perkara mereka memilih diluar pengadilan atau dengan cara damai. Jadi secara ringkas bentuk penyelesaian perkara lalu lintas diluar pengadilan dengan cara damai maksudnya antara pelaku dan pihak keluarga

⁴ *Ibid*, hal 11.

⁵ Fidel Miro, (2012), *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta, Erlangga, Hal. 8

korban sepakat setelah mengadakan musyawarah untuk menyelesaikan perkara secara kekeluargaan.⁶

Prasarana jalan raya dengan sector transportasi masyarakat merupakan salah satu bagian transportasi yang paling besar menerima pengaruh adanya peningkatan taraf hidup, karena fungsi utama jalan raya adalah sebagai prasarana yang dapat melayani pergerakan lalu lintas baik itu manusia ataupun barang secara aman, nyaman dan cepat. Sarana transportasi menjadi salah satu factor penting demi mewujudkan proses dalam hal kelancaran untuk penyelenggaraan perkembangan kota maupun perkembangan daerah. Dalam kehidupan masyarakat modern, terbentuknya alat ini saja telah memberikan pekerjaan bagi sejumlah anggota masyarakat. Dengan semakin bertambahnya jumlah alat transportasi, tentunya pembangunan sarana juga semakin diperlukan. Tentunya hal ini bertujuan untuk mempermudah dan memperlancar manusia untuk melakukan perjalanan.⁷

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan turunan dimana akibat dari aktivitas ekonomi, social, dan lain sebagainya. Dalam kerangka makro ekonomi misalnya, maka transportasi bisa disebut sebagai tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan local, baik di daerah pedesaan ataupun perkotaan. Kuncinya ada pada pengintegrasian berbagai layanan-layanan transportasi. Di Indonesia kondisi lalu lintas saat ini masih cukup memprihatinkan. Kelalaian pengguna jalan raya dalam berlalu lintas masih sering kita jumpai sehari-hari

⁶ *Ibid*, hal 9.

⁷ Hidayat Tapran,(2010), *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya, hal 20.

sehingga banyak menyebabkan kecelakaan yang masih relatif cukup tinggi. Yang menjadi salah satu hambatan yang mempunyai andil terbesar sebagai penyebab dari kondisi di atas tersebut adalah factor manusia, dibandingkan dengan factor-hambatan penyebab lainnya seperti halnya factor jalan ataupun factor Kendaraan.⁸

Tingkat pemahaman dan juga disiplin terhadap peraturan-peraturan serta sopan santun dalam berlalu lintas yang kurang dari para pengguna jalan merupakan suatu hal yang harus perlu mendapatkan perhatian khusus dalam upaya pemecahannya untuk mengatasi persoalan di bidang lalu lintas. Manusia dikatakan sebagai pejalan kaki ataupun pengemudi di jalan raya yaitu merupakan unsur utama pelaku lalu lintas, dalam penampilannya di pengaruhi oleh kondisi psikologi dari masing-masing diri pribadi terutama yang menyangkut disiplin dan kondisi fisik dari lingkungan sekitarnya.⁹

Kecerobohan-kecerobahan yang dilakukan pengemudi tersebut tidak jarang dapat menimbulkan korban, baik korban mengalami ataupun menderita luka ringan, luka berat ataupun korban meninggal dunia dan tidak menutup kemungkinan bisa merenggut nyawa pengemudi tersebut. Beberapa kecelakaan lalu lintas ini sebenarnya dapat dihindari bila mana di antara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin dan selalu hati-hati dalam berkendara.¹⁰

⁸ *Ibid*, hal 21.

⁹ *Ibid*, hal 22.

¹⁰ Wahyuni, F., Eddy, T., Eddy, T., Sahari, A., & Sahari, A. (2020). *Penegakan Hukum Persidangan Cepat Dalam Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Satlantas Polrestabes Medan)*. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 3(1), 85-90.

Banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas. Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati.¹¹

Berhati hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, hambatan kondisi sangatlah di utamakan dalam mengendarai Kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, penyusun sebisa mungkin untuk bisa mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan.¹²

Kondisi lalu lintas jalan raya di Indonesia dewasa ini masih cukup memprihatinkan, terutama di kota-kota besar. Kemacetan dan pelanggaran lalu lintas sering kita jumpai sehari-hari demikian juga korban kecelakaan lalu lintas masih relatif cukup tinggi. Hambatan manusia mempunyai andil terbesar sebagai penyebab kondisi tersebut diatas dibandingkan hambatan-hambatan penyebab

¹¹ Warpani, S.P. ,(2002), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung., hal 16.

¹² Moertiono, R. J. (2024). *Peran Notaris Terhadap Pendirian Perseroan Terbatas Penanaman Modal Asing. Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum*, 5(2), 384-391.

lainnya yaitu hambatan jalan, hambatan Kendaraan, hambatan alam. Tingkat disiplin dan pemahaman terhadap peraturan dan sopan santun berlalu lintas yang rendah dari para pemakai jalan merupakan hal yang perlu mendapatkan perhatian khusus dalam upaya pemecahannya untuk mengatasi permasalahan di bidang lalu lintas.¹³

Lalu lintas merupakan subsistem dari ekosistem kota, berkembang sebagai bagian dari kota karena naluri dan kebutuhan penduduk untuk bergerak atau menggunakan transportasi untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Naluri dan keinginan penduduk untuk mengadakan perjalanan atau memindahkan barang sifatnya yang umum tersebut, selalu menimbulkan masalah dan juga bersifat umum dalam transportasi kota. Di sisi lain terdapat pengaruh tertentu yang mengakibatkan terjadinya gangguan terhadap ketentraman kehidupan manusia. Kenyataan menunjukkan betapa banyaknya kecelakaan lalu lintas terjadi setiap hari yang mengakibatkan hilangnya nyawa manusia, cideranya manusia dan kerugian secara material.¹⁴

Di Indonesia pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menjadi dasar dan pedoman dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang tersebut. Didalam Undang-Undang Nomor 22

¹³ Warpani, S.P. ,*op cit*, hal 17.

¹⁴ *Ibid*, hal 18.

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setiap kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya, tentunya menimbulkan konsekuensi hukum bagi pengemudi tersebut.¹⁵

Peningkatan frekuensi di dalam pemakaian jalan secara tidak langsung dapat meningkatkan frekuensi kecelakaan pada lalu lintas. Hambatan kecelakaan lalu lintas sering dan dapat terjadi akibat ulah manusia itu sendiri. Kecelakaan lalu lintas akhir-akhir ini sangat sering terjadi dan dihitung banyak menimbulkan kerugian. Adapun akibat dari kecelakaan lalu lintas berupa kerusakan terhadap fasilitas-fasilitas umum hingga timbulnya korban yang meninggal dunia.¹⁶

Kondisi lalu lintas jalan raya di Indonesia dewasa ini masih cukup memprihatinkan, terutama di kota-kota besar. Kemacetan dan pelanggaran pada lalu lintas sering kita jumpai sehari-hari demikian juga korban kecelakaan lalu lintas masih relatif cukup tinggi. Hambatan manusia mempunyai andil terbesar sebagai penyebab kondisi tersebut di atas, dibandingkan dengan hambatan penyebab lainnya seperti hambatan jalan, hambatan Kendaraan, serta hambatan alam.¹⁷

Pembangunan yang dilaksanakan Indonesia adalah pembangunan disegala bidang yang merupakan suatu bagian dari proses modernisasi untuk menciptakan kesejahteraan dan ketentraman bagi masyarakat Indonesia.¹⁸ Pembangunan yang

¹⁵ Sigid Suseno dan Nella Sumika Putri, (2013), *Hukum Pidana Indonesia*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung, hal. 254.

¹⁶ Warpani, S.P. ,*op cit*, hal 20.

¹⁷ *Ibid*, hal 21.

¹⁸ Moertiono, R. J. (2021). Legal Efforts Against Criminal Acts in the Banking Sector in the Form of Letters of Credit. *International Journal Reglement & Society (IJS)*, 2(3), 235-239.

ada sekarang ini tentu saja memiliki kelebihan dan kekurangan dan salah satu kekurangan yang paling sering kita temui adalah prasarana jalan raya. Prasarana jalan raya dengan sektor transportasi masyarakat merupakan salah satu bagian transportasi yang paling besar menerima pengaruh adanya peningkatan taraf hidup, karena fungsi utama jalan raya adalah sebagai prasarana yang dapat melayani pergerakan lalu lintas baik itu manusia ataupun barang secara aman, nyaman dan cepat.¹⁹

Semakin pesatnya perkembangan alat-alat transportasi menyebabkan semakin banyak pula para pengguna jalan raya. Apabila antara alat-alat transportasi dengan sarana dan prasarana transportasi tidak berjalan seimbang akan menimbulkan dampak yang tidak baik, misalnya timbulnya kemacetan lalu lintas terlebih lagi jika disertai dengan kurangnya kesadaran warga masyarakat sebagai pengguna jalan raya akan menimbulkan banyak pelanggaran lalu lintas.²⁰

Di Indonesia kondisi lalu lintas saat ini masih cukup memperhatikan. Kelalaian pengguna jalan raya dalam berlalu lintas masih sering kita jumpai sehari-hari sehingga banyak menyebabkan kecelakaan yang masih relatif cukup tinggi. Yang menjadi salah satu hambatan yang mempunyai andil terbesar sebagai penyebab dari kondisi di atas tersebut adalah hambatan manusia, dibandingkan dengan hambatan-hambatan penyebab lainnya seperti halnya hambatan jalan ataupun hambatan Kendaraan. Tingkat pemahaman dan juga disiplin terhadap peraturan-peraturan serta sopan santun dalam berlalu lintas yang kurang dari para

¹⁹ Warpani, S.P. ,*op cit*, hal 25.

²⁰ Hidayat Tapran, *op cit*, hal 18.

pengguna jalan merupakan suatu hal yang harus perlu mendapatkan perhatian khusus dalam upaya pemecahannya untuk mengatasi persoalan di bidang lalu lintas.²¹

Lunturnya sikap mental terhadap aturan lalu lintas serta dorongan berperilaku tak terpuji selama dalam mengendarai Kendaraan bermotor, contohnya tidak mengindahkan tanda-tanda jalan atau kurang mengerti dan mengenal rambu-rambu atau isyarat lalu lintas selain itu juga kurangnya memperhatikan petunjuk-petunjuk yang ada di jalan raya. Ketidak nyamanan pengguna jalan raya dalam aktivitasnya mendatangkan dampak yang sangat besar yaitu semakin tingginya beban psikologis, sehingga dapat menyebabkan stress yang berkepanjangan dan pada akhirnya menimbulkan kelalaian maupun kealpaan dalam melaksanakan kewajibannya sebagai pengguna jalan raya yang tentu saja dapat merugikan bagi dirinya dan orang lain. Kelalaian atau kealpaan sendiri dapat dihindari dengan tetap memegang teguh dan patuh pada ketentuan hukum.²²

Hal ini didasari bahwa Indonesia adalah negara hukum yang mana para warga negaranya tunduk dan patuh pada aturan-aturan yang berlaku. Hukum dan fungsinya mengatur seluruh aspek kehidupan berbangsa dan bernegara dapat memberikan kontribusi secara maksimal kepada pelaksanaan jika aparat penegak hukum dan seluruh lapisan masyarakat tunduk dan taat terhadap norma hukum. peristiwa kecelakaan lalu lintas haruslah dipisahkan antara pelanggaran dan

²¹ *Ibid*, hal 19.

²² Tarigan, R. S. N., Eddy, T., & Sahari, A. (2021). *Optimalisasi Pelaksanaan Regional Traffic Management Center (RTMC) Oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara. Legalitas: Jurnal Hukum*, 13(2), 141-148.

kejahatan. Karena untuk melakukan penuntutan didepan hukum maka kejadian yang terjadi haruslah merupakan kejahatan, sementara pada kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi merupakan kejahatan yang tidak di sengaja atau di karenakan oleh tindakan kelalaian atau kealpaan.²³

Berdasarkan argumentasi tersebut di atas, maka penulis akan melakukan penelitian tesis ini yang diberi judul **"Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas"**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, maka untuk membatasi dan lebih memetakan masalah, maka dibuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas?
3. Bagaimana kebijakan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas

²³ Hidayat Tapran, *op cit*, hal 22.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
3. Untuk memahami kebijakan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis, yakni:

1. Secara teoritis,

Penelitian diharapkan dapat memberikan suatu gambaran yang nyata dan memberikan suatu sumbangan pemikiran mengenai pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

2. Secara praktis,

Yakni dapat memberikan masukan yang sangat berharga bagi berbagai pihak baik akademisi, praktisi, penegak hukum dan anggota masyarakat

untuk mengetahui dalam hal terkait pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

E. Keaslian Penelitian

Untuk melihat apakah ada penelitian yang sama dengan penulis lakukan, atau untuk membuktikan penelitian yang penulis lakukan orisinil atau tidak maka diperlukan untuk melihat penelitian lain yang dengan tema yang sama. Berdasarkan penelusuran yang penulis lakukan, maka ada beberapa tesis yang terkait dengan peran reserse kriminal polisi dalam mengungkap tindak pidana pencurian dengan pemberatan, yakni:

1. Penelitian dalam bentuk tesis yang ditulis oleh Nirmala Sari dengan judul "Tinjauan Yuridis Penerapan Sanksi Pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan". Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu tindak pidana yang harus diberantas demi mengurangi angka kematian pada korban. Permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimana hambatan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum serta hambatan yang dihadapi oleh kepolisian dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat diberikan kepada pengemudi angkutan umum yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, serta

upaya yang dilakukan dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian oleh pengemudi angkutan umum.²⁴

2. Penelitian dalam bentuk tesis yang ditulis oleh Astuti, Indria, dengan judul Analisis Pemidanaan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi.”. Tujuan penulisan ini adalah ketentuan hukum tentang tindak pidana lalu lintas dalam sistem hukum Indonesia dan untuk mengetahui tanggung jawab pidana pengemudi terhadap kelalaian mengakibatkan kecelakaan lalulintas. Jenis penelitian dalam penulisan skripsi ini dilakukan dengan jenis penelitian hukum normatif berupa penelitian kepustakaan yang menggunakan 3 bahan hukum yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Penelitian hukum ini menitikberatkan pada studi kepustakaan yang berarti akan lebih banyak menelaah dan mengkaji aturan-aturan hukum yang ada dan berlaku. Hasil penelitian menunjukan Tindak pidana kelalaian sering kali terjadi dalam lalu lintas yang sering kita sebut dengan istilah kecelakaan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kelalaian seorang pengendara Kendaraan bermotor, kecelakaan bisa terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang

²⁴Sari, N. (2022). *Tinjauan yuridis penerapan sanksi pidana pada kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa menurut pasal 310 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Jurnal Politik Dan Pemerintahan Daerah*, 4(2), 282-292.

dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.²⁵

F. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teoritis adalah konsep-konsep yang sebenarnya merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi yang dianggap relevan oleh peneliti.²⁶ Kerangka teoritis berguna untuk memberikan kerangka dasar teori yang menjadi landasan penelitian sehingga mampu menjawab persoalan secara teoritis. Beranjak dari kerangka teoritis kemudian dikembangkan konsep operasionalnya menjadi acuan pemecahan permasalahan di lapangan.

Kerangka teoritis harus menunjukkan pemahaman tentang teori dan konsep yang relevan dengan topik penelitian dan yang berhubungan dengan bidang pengetahuan yang lebih luas yang sedang dipertimbangkan. Kerangka teoritis seringkali bukan sesuatu yang mudah ditemukan dalam literatur. Peneliti harus meninjau bacaan dan studi penelitian terkait untuk teori dan model analitik yang relevan dengan masalah penelitian yang diselidiki. Pemilihan teori harus bergantung pada kesesuaiannya, kemudahan penerapannya dan kekuatan penjelasannya.

²⁵ Astuti, I. (2024). *Analisis Pemidanaan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Kalimantan MAB).

²⁶ Soerjono Soekanto, (1986), *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press), hal. 125.

a. Teori Hukum Progresif

Teori hukum progresif adalah norma yang bersih dalam berfikir ataupun bertindak dalam hukum. Hukum bukan sesuatu yang mutlak namun terus berkembang serta berubah menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat.²⁷ Oleh karena itu, hukum perlu terus ditinjau melalui upaya yang progresif agar hakiki, dan kebenarannya dapat ditegakkan dan digunakan untuk memajukan kesejahteraan umat manusia dengan mencapai keadaan kemerdekaan melalui proses kedamaian, keharmonisan, dan tindakan yang dilakukan. Sehingga menghasilkan kesejahteraan dan keadilan yang berimbang dengan nilai-nilai Pancasila.²⁸

Awal mula adanya hukum progresif pada tahun 2002 muncul di Indonesia yang digagas Satjipto Rahadjo. Dilatarbelakangi dengan adanya perkembangan ilmu hukum positif yang dilaksanakan, namun kenyataannya kurang memenuhi dan kurang tercapainya suatu kondisi yang ideal dan memprihatinkan, disebabkan oleh tidak berkwalitasnya penegak hukum di Indonesia, terutama setelah adanya reformasi dipertengahan 1997. Apabila fungsi hukum bertujuan untuk menyelesaikan persoalan dimasyarakat yang ideal, namun pada kenyataannya di Indonesia belum sesuai dengan cita-cita ideal tersebut.²⁹

²⁷ Bayu Setiawan, “Penerapan Hukum Progresif Oleh Hakim Untuk Mewujudkan Keadilan Substantif Transendendi”, Hukum Residential, Universitas Muhammadiyah Surakarta, hal 161.

²⁸ Deni Nuryadi, “Teori Hukum Progresif Dan Penerapannya Di Indonesia”, *Jurnal Ilmiah Hukum De'jure: Kajian Ilmiah Hukum*, Vol.1 No.2. 2016, 399.

²⁹ *Op cit*, hal 164.

Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum selalu melibatkan manusia di dalamnya dan melibatkan juga tingkah laku manusia. Hukum tidak dapat tegak dengan sendirinya, artinya hukum tidak mampu mewujudkan sendiri janji-janji serta kehendak-kehendak yang tercantum dalam (peraturan-peraturan) hukum. Janji dan kehendak tersebut, misalnya untuk memberikan hak kepada seseorang, memberikan perlindungan kepada seseorang, mengenakan pidana terhadap seseorang yang memenuhi persyaratan tertentu dan sebagainya. Selanjutnya, Satjipto Rahardjo juga mengemukakan bahwa penegakan hukum pada hakekatnya merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide serta konsep-konsep yang sifatnya abstrak menjadi kenyataan, termasuk ide tentang keadilan, kebenaran, dan kepastian hukum.³⁰

Penegakan hukum sudah dimulai pada saat peraturan hukumnya dibuat atau diciptakan. Perumusan pikiran pembuat hukum yang dituangkan dalam peraturan hukum akan turut menentukan bagaimana penegakan hukum itu dijalankan. Penegakan hukum membutuhkan institusi-institusi hukum seperti hakim, jaksa, advokat, dan polisi. Masing-masing institusi bekerja dengan saling mempengaruhi untuk merealisasikan tujuan hukum. Oleh karena itu, maka penegakan hukum tidak bekerja dalam ruang hampa dan kedap pengaruh, melainkan selalu berinteraksi dengan lingkup sosial yang lebih besar.³¹

³⁰ Harahap, M. Yahya, (2002), *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP, Penyidikan dan Penuntutan*, Sinar Grafika, Edisi Kedua, Jakarta, hal 89.

³¹ *Ibid*, hal 90.

Upaya-upaya progresif dalam penegakan hukum mendorong Satjipto Rahardjo melahirkan konsep Penegakan Hukum Progresif. Penegakan Hukum Progresif adalah menjalankan hukum tidak sekedar menurut kata-kata hitam-putih dari peraturan (*according to the letter*), melainkan menurut semangat dan makna lebih mendalam (*to the very meaning*) dari undang-undang atau hukum. Penegakan hukum tidak hanya dengan kecerdasan intelektual, melainkan dengan kecerdasan spiritual. Dengan kata lain, penegakan hukum yang dilakukan dengan penuh determinasi, empati, dedikasi, komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.³²

Berfikir secara progresif, menurut Satjipto Raharjo berarti harus berani keluar dari pemikiran absolutisme hukum, kemudian menempatkan hukum dalam posisi yang relatif. Dalam hal ini, hukum harus diletakkan dalam keseluruhan persoalan kemanusiaan. Menuju cara berhukum Progresif adalah suatu kerelaan dan kesediaan untuk membebaskan diri dari paham legal-positivistis. Ide tentang pembebasan diri tersebut berkaitan erat dengan hambatan psikologis yang ada dalam diri para penegak hukum yaitu keberanian. Hambatan keberanian tersebut memperluas cara berhukum yaitu tidak hanya mengedepankan aspek peraturan (*rule*), tetapi juga aspek perilaku (*behavior*).³³

Dalam kehidupan manusia, guna menciptakan suasana yang damai dan merasa terlindungi perlu adanya sebuah keadilan hukum yang menjadi sebuah

³² Faisal, (2010), *Menerobos Positivisme Hukum*, Rangkang Education, Yogyakarta, hal.90.

³³ Satjipto Rahardjo, (2009), *Hukum dan Perilaku; Hidup Baik adalah dasar Hukum yang Baik* (Jakarta: Penerbit Buku Kompas), hal. 5-6.

hakikat kehidupan. Keadilan bukan hanya sekedar mendapatkan bagian yang sama atau mendapat apa yang orang lain dapatkan. Keadilan tidak dapat diartikan dengan sebuah angka, seperti sanksi pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, contohnya angka 5 tahun, 7 tahun atau 15 tahun, dan seterusnya. Letak keadilan yang sesungguhnya adalah makna dibalik angka tersebut.³⁴

Hukum progresif mengutamakan nilai moral keadilan dan kebutuhan vital manusia yang terbesar dari menafsirkan hukum dari sisi peraturan dan logika, atau bisa dikatakan tidak hanya melihat dari pandangan hukumnya, namun memandang apa yang hendak dicapai tujuan sosialnya. Di samping itu, hukum juga harus bersifat pro terhadap masyarakat yang bertujuan untuk kebahagiaan dan kesejahteraan, dan memiliki sifat responsif.

Hukum progresif di mulai dari asumsi dasar bahwa hukum adalah institusi yang bertujuan mengantarkan manusia kepada kehidupan yang adil, sejahtera dan membuat manusia bahagia atau dengan perkataan lain hukum progresif merupakan hukum yang ingin melakukan pembebasan baik dalam cara berpikir maupun bertindak dalam hukum, sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdikan kepada manusia dan kemanusiaan.³⁵

Karakteristik dari hukum progresif mencakup beberapa hal sebagai berikut:³⁶

³⁴ *Ibid*, hal 9.

³⁵ Sudjito, (2012), *Hukum dalam Pelangi Kehidupan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, hal. 133.

³⁶ *Ibid*, hal 135.

- a. Hukum progresif merupakan tipe hukum responsif, sekaligus menolak otonomi hukum yang bersifat final dan tak dapat diganggu gugat.
- b. Hukum progresif peduli terhadap hal-hal yang bersifat meta-yuridical dan mengutamakan “*the search for justice*”.
- c. Hukum progresif juga mengidealkan agar hukum dinilai dari tujuan sosial dan akibat dari bekerjanya hukum.
- d. Hukum progresif menghadapkan mukanya kepada “*completeness, adequacy, fact, actions and powers*”. Oleh sebab itu, hukum progresif ingin membongkar tradisi pembuatan putusan hakim atas dasar konstruksi semata. Hal demikian perlu dilakukan agar hukum sesuai dengan kebutuhan hidup yang nyata dari masyarakatnya.
- e. Hukum progresif mengandung substansi kritik terhadap pendidikan hukum, pembuatan, pelaksanaan sampai dengan penegakan hukum.
- f. Hukum progresif menempatkan hambatan manusia lebih penting dan berada di atas peraturan. Unsur greget pada manusia seperti *compassion, empathy, sincerity, edification, commitment, dare* dan *determination*, dianggap lebih menentukan daripada peraturan yang ada. Berdasarkan pandangan demikian, maka hukum progresif sepakat dengan ungkapan “berikan saya jaksa dan hakim yang baik, maka dengan peraturan yang burukpun saya bisa membuat putusan yang baik”.

b. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Ada dua istilah yang menunjuk pada pertanggungjawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang

luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang.³⁷

Responsibility berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik. Dalam hukum pidana terhadap seseorang yang melakukan pelanggaran atau suatu perbuatan tindak pidana maka dalam pertanggungjawaban diperlukan asas-asas hukum pidana.³⁸

Menurut R. Soesilo, tindak pidana yaitu suatu perbuatan yang dilarang atau yang diwajibkan oleh undang-undang yang apabila dilakukan atau diabaikan, maka orang yang melakukan atau mengabaikan diancam dengan hukuman.³⁹ Menurut Moeljatno “peristiwa pidana itu ialah suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan undang-undang lainnya terhadap perbuatan mana diadakan tindakan penghukuman Simons,

³⁷ Ridwan H.R., (2006), *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 335-337

³⁸ *Ibid*, hal 338.

³⁹ R. Soesilo, (1991), *Pokok-Pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Politeia, Bogor, hal. 11.

peristiwa pidana adalah perbuatan melawan hukum yang berkaitan dengan kesalahan (*schuld*) seseorang yang mampu bertanggung jawab, kesalahan yang dimaksud oleh Simons ialah kesalahan yang meliputi *dolus* dan *culpulate*.⁴⁰

Hazewinkel Suringa dalam Hilaman memberi definisi tentang “*strafbaarfeit*” adalah sebagai perilaku manusia yang pada saat tertentu telah ditolak didalam suatu pergaulan hidup dan dianggap sebagai perilaku yang harus ditiadakan oleh hukum pidana dengan menggunakan sarana-sarana yang bersifat memaksa yang terdapat didalamnya.⁴¹

Salah satu asas hukum pidana adalah asas hukum *nullum delictum nulla poena sine pravia lege* atau yang sering disebut dengan asas legalitas, asas ini menjadi dasar pokok yang tidak tertulis dalam menjatuhkan pidana pada orang yang telah melakukan perbuatan pidana “tidak dipidana jika tidak ada kesalahan”. Dasar ini adalah mengenai dipertanggungjawabkannya seseorang atas perbuatan yang telah dilakukannya. Artinya seseorang baru dapat diminta pertanggungjawabannya apabila seseorang tersebut melakukan kesalahan atau melakukan perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan.⁴²

Asas legalitas ini mengandung pengertian, tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kalau hal itu terlebih dahulu belum dinyatakan dalam suatu aturan perundang-undangan. Maksud dari hal tersebut adalah

⁴⁰ Moeljatno, (2002), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, hal. 62.

⁴¹ Hilman Hadikusuma, (1992), *Bahasa Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, hal.

⁴² Moertiono, R. J. (2020). *The Right Of Inquiry of The Representative Council. In Proceeding International Seminar of Islamic Studies* (Vol. 1, No. 1, pp. 269-272).

seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabn apabila perbuatan itu memang telah diatur, tidak dapat seseorang dihukum atau dimintakan pertanggungjawabannya apabila peraturan tersebut muncul setelah adanya perbuatan pidana. Untuk menentukan adanya perbuatan pidana tidak boleh menggunakan kata kias, serta aturan-aturan hukum pidana tersebut tidak berlaku surut.⁴³

c. Teori Kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif bukan sosiologi. Kepastian Hukum secara Normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara pasti dan Logis. Kepastian Hukum sebagai salah satu tujuan hukum dan dapat dikatakan upaya mewujudkan keadilan.⁴⁴

Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan dan penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan terjadi jika melakukan tindakan hukum itu, kepastian sangat diperlukan untuk mewujudkan keadilan. Kepastian salah satu ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum,

⁴³ Hilman Hadikusuma, *op cit*, hal 23.

⁴⁴ Cst Kansil, (2009), *Kamus istilah Hukum*, Gramedia Pustaka, Jakarta, hal 385.

terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa nilai kepastian akan kehilangan makna karena tidak dapat di gunakan sebagai pedoman perilaku bagi setiap orang.⁴⁵

Jelas dalam artian tidak menimbulkan keraguan (multi-tafsir) dan logis dalam artian menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik Norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tepat, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Hukum adalah kumpulan peraturan-peraturan atau kaidah-kaidah dalam suatu kehidupan bersama, keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam suatu kehidupan bersama yang dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi.⁴⁶

Kepastian hukum menurut Jan Michiel Otto mendefenisikan sebagai kemungkinan bahwa dalam situasi tertentu :⁴⁷

- 1) Tersedia aturan -aturan yang jelas (jernih), konsisten dan mudah diperoleh, diterbitkan oleh dan diakui karena (kekuasaan) negara.
- 2) Instansi-instansi penguasa (pemerintah) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.
- 3) Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturanaturan tersebut.

⁴⁵ *Ibid*, hal 386.

⁴⁶ *Ibid*, hal 387.

⁴⁷ Soeroso, (2011). *Pengantar Ilmu Hukum*, Pt. Sinar Grafika, Jakarta, hal 75.

- 4) Hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpikir menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum.
- 5) Keputusan peradilan secara konkrit dilaksanakan.

Menurut Sudikno Mertokusumo, kepastian hukum merupakan sebuah jaminan bahwa hukum tersebut harus dijalankan dengan cara yang baik. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang-undangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati.⁴⁸

Menurut Apeldoorn, kepastian hukum mempunyai dua segi, pertama mengenai soal dapat dibentuknya (*bepaalbaarheid*) hukum dalam hal-hal yang konkret. Artinya pihak-pihak yang mencari Keadilan ingin mengetahui hukum dalam hal yang khusus sebelum memulai perkara. Kedua, kepastian hukum berarti keamanan hukum. Artinya perlindungan bagi para pihak terhadap kesewenangan Hakim. Dalam paradigma positivisme definisi hukum harus melarang seluruh aturan yang mirip hukum, tetapi tidak bersifat perintah dari otoritas yang berdaulat, kepastian hukum harus selalu dijunjung tinggi apapun akibatnya dan tidak ada

⁴⁸ Asikin zainal, (2012), *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, hal 23.

alasan untuk tidak menjunjung hal tersebut karena dalam paradigmanya hukum positif adalah satu-satunya hukum.⁴⁹

Hukum yang di tegakkan oleh instansi penegak hukum yang diberikan tugas untuk itu harus menjamin “kepastian hukum” demi tegaknya ketertiban dan keadilan dalam kehidupan masyarakat. Ketidakpastian hukum akan menimbulkan kekacauan dalam kehidupan masyarakat dan akan saling berbuat sesuka hati serta bertindak main hakim sendiri. Keadaan seperti ini menjadikan kehidupan berada dalam suasana “social disorganization atau kekacauan sosial”.⁵⁰

2. Kerangka Konsepsi

Kerangka konsepsi adalah batas yang menguraikan pengertian-pengertian tinjauan yuridis agar penulisan hukum tidak melebar atau menyimpang:

A. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana disebut sebagai responsibility, atau criminal liability. Konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum semata-mata melainkan juga menyangkut soal nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan. Pertanggungjawaban pidana adalah suatu

⁴⁹ L.j Van Apeldoorn dalam Shidarta, *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*, PT.REVIKA Aditama, Bandung, 2006, Hlm.82-83

⁵⁰ *Ibid*, hal 84.

bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi.⁵¹

Kata lain pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana. Menurut Roeslan Saleh pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatannya itu. Apa yang dimaksud dengan celaan objektif adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang tersebut merupakan perbuatan yang dilarang, perbuatan dilarang yang dimaksud disini adalah perbuatan yang memang bertentangan atau dilarang oleh hukum baik hukum formil maupun hukum materil. Sedangkan yang dimaksud dengan celaan subjektif merujuk kepada sipembuat perbuatan terlarang tersebut atau dapat dikatakan celaan yang subjektif adalah orang yang melakukan perbuatan yang dilarang atau bertentangan dengan hukum.⁵²

Perbuatan yang dilakukan suatu perbuatan yang dicela atau suatu perbuatan yang dilarang namun apabila didalam diri seseorang tersebut ada kesalahan yang menyebabkan tidak dapat bertanggungjawab maka pertanggungjawaban pidana tersebut tidak mungkin ada. Dalam pertanggungjawaban pidana maka beban pertanggungjawaban dibebankan kepada pelaku pelanggaran tindak pidana berkaitan dengan dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana. Seseorang akan memiliki

⁵¹ Hanafi, Mahrus, (2015), *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers, hal-16

⁵² *Ibid*, hal 17.

sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertaanggungjawabnya apabila didalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab seseorang.⁵³

Menurut Chairul Huda bahwa dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dapat dipidananya pembuat adalah atas dasar kesalahan, halini berarti bahwa seseorang akan mempunyai pertanggungjawaban pidana bila ia telah melakukan perbuatan yang salah dan bertentangan dengan hukum. Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk mekanisme yang diciptakan untuk bereaksi atas pelanggaran suatu perbuatan tertentu yang telah disepakati.⁵⁴

Unsur kesalahan merupakan unsur utama dalam pertanggungjawaban pidana. Dalam pengertian perbuatan tindak pidana tidak termasuk halpertanggungjawaban pidana, perbuatan pidana hanya menunjuk kepada apakah perbuatan tersebut melawan hukum atau dilarang oleh hukum, mengenai apakah seseorang yang melakukan tindak pidana tersebut kemudian dipidana tergantung kepada apakah seseorang yang melakukan perbuatan pidana tersebut memiliki unsur kesalahan atau tidak. Pertanggungjawaban pidana dala *comman law system* selalu dikaitkan dengan *mens rea* dan pembedanaan (*punishment*).⁵⁵

⁵³ *Ibid*, hal 18.

⁵⁴ Chairul Huda, (2006), *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan*, Cetakan ke-2, Jakarta, Kencana, hal 68.

⁵⁵ *Ibid*, hal 69.

Pertanggungjawaban pidana memiliki hubungan dengan kemasyarakatan yaitu hubungan pertanggungjawaban dengan masyarakat sebagai fungsi, fungsi disini pertanggungjawaban memiliki daya penjatuhan pidana sehingga pertanggungjawaban disini memiliki fungsi control sosial sehingga didalam masyarakat tidak terjadi tindak pidana. Selain hal itu pertanggungjawaban pidana dalam *common law system* berhubungan dengan *mens rea*, bahwa pertanggungjawaban pidana dilandasi oleh keadaan suatu mental yaitu sebagai suatu pikiran yang salah (*a guilty mind*). *Guilty mind* mengandung arti sebagai suatu kesalahan yang subjektif, yaitu seseorang dinyatakan bersalah karena pada diri pembuat dinilai memiliki pikiran yang salah, sehingga orang tersebut harus bertanggungjawab.⁵⁶

Adanya pertanggungjawaban pidana dibebankan kepada pembuat maka pembuat pidana harus dipidana. Tidak adanya pikiran yang salah (*no guilty mind*) berarti tidak ada pertanggungjawaban pidana dan berakibat tidak dipidanya pembuat. Kesalahan sebagai bagian *mens rea* juga diartikan sebagai kesalahan karena melanggar aturan, atau melanggar tata peraturan perundang-undangan. Setiap orang yang melakukan pelanggaran terhadap undang-undang maka orang tersebut wajib bertanggungjawab atas apa yang telah dilakukan. Kesalahan sebagai unsur pertanggungjawaban dalam pandangan ini menjadikan suatu jaminan bagi

⁵⁶ Eddy, T. (2020). *The Controversy of Environmental Law Policies from Regulation Perspective. International Journal of Law Reconstruction*, 7(1), 63-76.

seseorang dan menjadikan kontrol terhadap kebebasan seseorang terhadap orang lain.⁵⁷

Jaminan menjadikan seseorang akan terlindung dari perbuatan orang lain yang melakukan pelanggaran hukum, dan sebagai suatu control karena setiap orang yang melakukan pelanggaran hukum pidana dibebani pertanggungjawaban pidana. Kitab Hukum Undang-Undang Pidana tidak menyebutkan secara jelas mengenai system pertanggungjawaban pidana yang dianut. Beberapa Pasal dalam KUHP sering menyebutkan kesalahan baik berupa kesengajaan ataupun kealpaan, namun sayangnya mengenai pengertian kesalahan kesengajaan maupun kealpaan tidak dijelaskan pengertiannya oleh Undang-undang, tidak adanya penjelasan lebih lanjut mengenai kesalahan kesengajaan maupun kealpaan, namun berdasarkan doktrin dan pendapat para ahli hukum mengenai pasal-pasal yang ada dalam KUHP dapat disimpulkan bahwa dalam pasal-pasal tersebut mengandung unsur-unsur kesalahan kesengajaan maupun kealpaan yang harus dibuktikan oleh pengadilan, sehingga untuk memidanakan pelaku yang melakukan perbuatan tindak pidana, selain telah terbukti melakukan tindak pidana maka mengenai unsur kesalahan yang disengaja ataupun atau kealpaan juga harus dibuktikan.⁵⁸

⁵⁷ Hanafi Amrani, Mahrus Ali, (2015), *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta, Rajawali Pers, hal 52.

⁵⁸ *Ibid*, hal 53.

B. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Tidak terduga, oleh karena dibelakang peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan atau perencanaan. Maka dari itu, peristiwa sabotase atau tindakan kriminal di luar lingkup kecelakaan yang sebenarnya. Tidak di harapkan, oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat.⁵⁹

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kecelakaan jalan yang berakibat terjadinya korban luka yang diakibatkan oleh suatu Kendaraan atau lebih yang terjadi di jalan raya, yang didata oleh kepolisian. Meningkatnya arus lalu lintas yang menimbulkan kemacetan di sertai dengan pengaruh meningkatnya jumlah penduduk, meningkatnya perkembangan kota, meningkatnya aktivitas masyarakat baik, ekonomi, sosial dan budaya, meningkatnya pendapatan masyarakat, dan meningkatnya jumlah Kendaraan pada sistem lalu lintas jalan yang tak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.⁶⁰

Menurut Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (Pd T-09-2004-B), suatu lokasi dapat dinyatakan sebagai lokasi rawan kecelakaan apabila:⁶¹

⁵⁹ Khisty, Jotin dan B. Kent Lall. (2003). *Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi* Jilid 1. Jakarta: Erlangga, hal 75.

⁶⁰ *Ibid*, hal 76.

⁶¹ *Ibid*, hal 77.

- 1) Memiliki angka kecelakaan yang tinggi;
- 2) Lokasi kejadian kecelakaan relatif menumpuk;
- 3) Lokasi kecelakaan berupa persimpangan atau segmen ruas jalan sepanjang 100 - 300 m untuk jalan perkotaan, ruas jalan sepanjang 1 km untuk jalan antar kota;
- 4) Kecelakaan terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relatif sama;
- 5) Memiliki penyebab kecelakaan dengan hambatan yang spesifik.

Penanganan lokasi kecelakaan dengan tingkat pengurangan untuk ruas jalan perkotaan dan jalan antar kota, jika lebih dari satu penanganan yang diusulkan maka digunakan nilai hambatan reduksi yang terbesar untuk perhitungan. Hambatan Reduksi Tabrakan adalah persentase pengurangan tabrakan yang diharapkan dari suatu jenis penanganan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan dalam pasal 25 sampai pasal 30 menjelaskan tentang status jalan yaitu dimana dalam pasal 25 menjelaskan jalan umum menurut statusnya di kelompokkan atas :⁶²

- a. Jalan Nasional
- b. Jalan Provinsi
- c. Jalan Kabupaten
- d. Jalan Kota dan
- e. Jalan Desa

⁶² *Ibid*, hal 78.

Selanjutnya pasal 26 sampai pasal 30 tentang status jalan dapat dilihat penjelasannya pada tabel seperti berikut ini :⁶³

Tabel 1 Klasifikasi Jalan Berdasarkan Status Jalan

Status Jalan	Pasal	Keterangan
Jalan Nasional	Pasal 26	a. jalan arteri primer b. jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi c. Jalan Tol d. jalan strategis nasional
Jalan Provinsi	Pasal 27	a. jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten atau kota b. jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota kabupaten atau kota c. jalan strategis provinsi dan d. jalan di Daerah Khusus Ibu kota Jakarta, kecuali jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26
Jalan Kabupaten	Pasal 28	a. jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional sebagaimana dimaksud

⁶³ *Ibid*, hal 79.

		dalam Pasal 26 huruf b dan jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 b. jalan lokal primer yang menghubungkan ibu kota kabupaten dengan pusat desa, antar ibu kota kecamatan, ibu kota kecamatan dengan desa, dan antar desa c. jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf d dan jalan sekunder dalam kota d. jalan strategis kabupaten
Jalan Kota	Pasal 29	jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota
Jalan Desa	Pasal 30	jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang tidak termasuk jalan kabupaten sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf b di dalam kawasan perdesaan, dan merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa

Penanganan ruas atau rute jalan merupakan penanganan terhadap ruas-ruas jalan dengan kelas atau fungsi tertentu dan tingkat kecelakaannya di atas rata-rata.

Kriteria penanganan ruas atau rute antara lain :⁶⁴

- 1) Daerah penanganan merupakan ruas jalan atau segmen ruas jalan (minimum 1 km).
- 2) Memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi dibandingkan segmen ruas jalan lain.
- 3) Identifikasi daerah kecelakaan didasarkan atas tingkat kecelakaan atau tingkat fatalitas kecelakaan tertinggi per km ruas jalan.
- 4) Rata-rata pengurangan tingkat kecelakaan dengan pendekatan ini mencapai 15% dari total kecelakaan.

Prinsip dasar penanganan lokasi rawan kecelakaan, kriteria penanganan ruas atau rute, dan pemilihan teknik penanganan adalah sebagai berikut :⁶⁵

- 1) Penanganan daerah rawan kecelakaan sangat bergantung kepada akurasi data kecelakaan, karenanya data yang digunakan untuk upaya ini harus bersumber pada instansi resmi.
- 2) Penanganan harus dapat mengurangi angka dan korban kecelakaan semaksimal mungkin pada daerah kecelakaan.
- 3) Solusi penanganan kecelakaan dipilih berdasarkan pertimbangan tingkat pengurangan kecelakaan dan pertimbangan ekonomis.

⁶⁴ *Ibid*, hal 80.

⁶⁵ *Ibid*, hal 81.

- 4) Upaya penanganan yang ditujukan meningkatkan kondisi keselamatan pada daerah kecelakaan dilakukan melalui rekayasa jalan, rekayasa lalu lintas dan manajemen lalu lintas.

Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) didefinisikan sebagai pendekatan pencegahan kecelakaan lalu lintas untuk mendeteksi isu keselamatan yang secara khusus terkait ke lokasi-lokasi berbahaya khususnya terhadap kondisi rambu, kondisi sisi jalan, lingkungan jalan dan kondisi perkerasan. Inspeksi keselamatan jalan merupakan pemeriksaan sistematis dari jalan atau segmen jalan untuk mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan. Bahayabahaya atau kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dimaksud adalah potensi-potensi penyebab kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh penurunan (*defisiensi*) kondisi fisik jalan dan atau pelengkapannya, kesalahan dalam penerapan bangunan pelengkapannya, serta penurunan kondisi lingkungan jalan dan sekitarnya. Inspeksi keselamatan jalan juga memberikan perbaikan untuk mengoreksi lokasi-lokasi berbahaya tersebut.⁶⁶

Latar belakang utama pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan antara lain untuk mewujudkan keselamatan jalan yang merupakan salah satu bagian penting dalam penyelenggaraan transportasi jalan sesuai dengan UU RI No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan jalan. Selain itu, inspeksi terhadap kondisi jalan beserta pelengkapannya dan lingkungan sekitarnya sangat berpengaruh terhadap keselamatan

⁶⁶ Warpani, S. P., 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Penerbit ITB, hal 56.

pengguna jalan, yang diperkirakan memiliki kontribusi cukup besar terhadap terjadinya kecelakaan.⁶⁷

Sedangkan manfaat dari pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan antara lain untuk mencegah atau mengurangi jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitasnya, untuk mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan dan untuk mengurangi kerugian finansial akibat kecelakaan di jalan. Lingkup pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan bertujuan untuk memeriksa ruas jalan atau persimpangan jalan, khususnya untuk menemukan defisiensi dari aspek keselamatan jalan antara lain geometri jalan, desain akses/persimpangan, kondisi fisik permukaan jalan, bangunan pelengkap jalan, drainase jalan, lansekap jalan, marka jalan, perambuan jalan dan dan fungsi penerangan jalan.⁶⁸

C. Kendaraan Bermotor

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 68 ayat 1 disebutkan setiap Kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. Ayat 2 disebutkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 1

⁶⁷ Simon, S., Eddy, T., & Mansar, A. (2024, July). *Problematika Hukum Terhadap Partisipasi Masyarakat Dalam Investasi Jalan Tol Di Indonesia*. In *Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi* (Vol. 3, No. 1, pp. 395-402).

⁶⁸ Warpani, S. P, *op cit*, hal 58.

memuat data Kendaraan bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi Kendaraan bermotor dan masa berlaku.⁶⁹

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 77 ayat 1 disebutkan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan bermotor yang dikemudikan. Ayat 2 disebutkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri atas 2 jenis :⁷⁰

- (a) Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan, dan
- (b) Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.

Pada pasal 80 huruf (d) disebutkan bahwa Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 105 disebutkan setiap orang yang menggunakan jalan wajib (a) berperilaku tertib, dan atau (b) mencegah hal-hal yang dapat merintangi , membahayakan keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Pasal 106 disebutkan bahwa :⁷¹

⁶⁹ Siswosoediro, H. S. (2009). *Buku pintar mengurus surat & dokumen Kendaraan bermotor*. VisiMedia, hal 94.

⁷⁰ *Ibid*, hal 95.

⁷¹ *Ibid*, hal 96-97.

- (1) setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan Kendaraannya dengan wajar.
- (2) setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
- (3) setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- (4) setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan :
 - (a) rambu perintah atau rambu larangan;
 - (b) marka jalan;
 - (c) alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - (d) gerakan lalu lintas;
 - (e) berhenti dan parkir;
 - (f) peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - (g) kecepatan maksimal atau minimal;
 - (h) tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
- (5) pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor wajib menunjukkan :

- (a) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - (b) Surat Izin Mengemudi;
 - (c) bukti lulus uji berkala;
 - (d) tanda bukti lain yang sah.
- (6) setiap orang yang mengemudi sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- (7) setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 107 ayat (1) disebutkan bahwa pengemudi Kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Ayat (2) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu uatam pada siang hari. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 108 ayat (1) disebutkan dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Ayat (3) sepeda motor, Kendaraan bermotor

yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.⁷²

G. Metode Penelitian

Pendekatan secara yuridis normatif dilakukan terhadap hal-hal yang berkaitan dengan asas-asas hukum, peraturan perundangan-undangan, sinkronisasi perundangan-perundangan dan konsep-konsep yang berhubungan dengan penelitian ini. Secara operasional pendekatan ini dilakukan dengan studi kepustakaan atau studi *literatur*. Kemudian dari semua data yang didapat, akan dianalisis secara kualitatif, yang bertujuan untuk mengungkapkan permasalahan dan pemahaman dari kebenaran data yang ada. Semua data, fakta dan keterangan-keterangan yang diperoleh berdasarkan langkah penelitian tersebut kemudian diolah dan dianalisis, serta dirangkumkan secara keseluruhan untuk dituangkan kedalam tesis ini. Untuk melaksanakan metode yuridis empiris sebagaimana diungkapkan diatas, maka diperlukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Jenis penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis normatif yang artinya pendekatan yang dilakukan dengan cara menelaah pendekatan teori-teori, konsep-konsep, mengkaji peraturan perundang-undangan yang bersangkutan dengan penelitian ini atau pendekatan perundang-undangan. Penelitian yuridis normatif

⁷² Sinaga, B., Eddy, T., & Erwinsyahbana, T. (2020). Penanggulangan Premanisme Di Kota Medan (Studi di Satuan Reskrim Polresta Medan). *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 3(2), 333-341.

adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, perjanjian serta doktrin (ajaran). Penelitian normatif ini adalah penelitian terhadap sistematika hukum, yaitu penelitian yang tujuan pokoknya adalah untuk mengadakan identifikasi terhadap pengertian-pengertian atau dasar dalam hukum.

2. Sifat Penelitian

Dilihat dari segi sifatnya, penelitian ini adalah penelitian deskriptif, artinya penelitian yang menggambarkan objek tertentu dan menjelaskan hal-hal yang terkait dengan atau melukiskan secara sistematis fakta-fakta atau karakteristik populasi tertentu dalam bidang tertentu secara factual dan cermat. Penelitian ini bersifat deskriptif karena penelitian ini semata-mata menggambarkan suatu objek untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum.

3. Pendekatan penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam menjawab persoalan yang telah dirumuskan dalam penelitian ini yaitu :

a. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan ini beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-

doktrin tersebut merupakan sandaran bagi peneliti dalam membangun suatu argumentasi hukum dan memecahkan isu yang dihadapi.

b. Pendekatan kasus (*case approach*).

Pendekatan ini dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap.

c. Pendekatan undang-undang (*statue approach*)

Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Bagi penelitian untuk kegiatan praktis, pendekatan undang-undang ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mengetahui peraturan perundang-undangan terkait dengan tema penelitian ini, sehingga dapat ditelaah apakah aturan yang ada telah dilaksanakan atau tidak. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan suatu isu yang dihadapi.

4. Sumber data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh melalui data sekunder yaitu data yang dikumpulkan melalui studi dokumen terhadap bahan kepustakaan yang terdiri dari:

- a. Bahan hukum primer yakni bahan hukum yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yaitu :

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
 - 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - 3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
 - 4) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi
 - 5) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2009 tentang Kendaraan
 - 6) Peraturan Pemerintah Nomor 63 Tahun 1993 tentang Ambang Batas dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor
 - 7) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2002 tentang Uji Type Kendaraan Bermotor
- b. Bahan hukum sekunder adalah hasil penelitian para pakar yang termuat dalam berbagai literatur, artikel, jurnal atau hasil penelitian yang relevan dengan penelitian ini.
- c. Bahan hukum tertier, yaitu bahan hukum yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan sekunder, misalnya bibliografi dan indeks kumulatif.⁷³ Bahan hukum lainnya yaitu situs internet yang memiliki peran penting dalam upaya mencari bahan-bahan hukum. Pada situs internet terdapat bahan hukum primer dan hukum sekunder, hal tersebut dikarenakan situs internet bisa diakses dengan segera dibanding pencarian diperpustakaan.⁷⁴

⁷³P. Joko Subagyo, (2011), *Metode Penelitian Dalam Teori & Praktik* (Jakarta: PT. Rineka Cipta), hal. 90.

⁷⁴*Ibid.*, hal. 147.

5. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dari objek penelitian, penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut:

a. Metode undang-undang

Metode undang-undang ini dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Bagi penelitian untuk kegiatan praktis, pendekatan undang-undang ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mengetahui peraturan perundang-undangan terkait dengan tema penelitian ini, sehingga dapat ditelaah apakah aturan yang ada telah dilaksanakan atau tidak. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan suatu isu yang dihadapi.

b. Studi Dokumen

Studi dokumen adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat dan menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain tentang subjek. "Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek 64 melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan" Dokumen dapat berbentuk tulisan, gambar, catatan harian, sejarah kehidupan, peraturan, kebijakan atau karya-karya monumental seseorang.

6. Analisis Data

Untuk menganalisis data, digunakan analisis yuridis kualitatif adalah pengkajian hasil olah data yang tidak berbentuk angka yang lebih menekankan analisis hukumnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif dengan menggunakan cara-cara berfikir formal dan argumentatif. Data yang terkumpul akan diolah dengan cara mengadakan sistematisasi bahan-bahan hukum dimaksud, yaitu membuat klasifikasi terhadap bahan-bahan hukum. Data yang diolah tersebut diinterpretasikan dengan menggunakan cara penafsiran hukum dan konstruksi hukum yang lazim dalam ilmu hukum dan selanjutnya dianalisis secara yuridis kualitatif dalam bentuk penyajian yang bersifat yuridis normatif.

BAB II

PENGATURAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS

A. Pengaturan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas

Kita telah mengetahui bahwa Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang sekarang berlaku sebagai hukum positif di Indonesia adalah warisan Pemerintah Kolonial Belanda dahulu, yang dalam banyak hal sudah tidak sesuai lagi dengan eksistensi dan perkembangan Bangsa Indonesia sebagai suatu bangsa yang merdeka dan berdaulat. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana masih berlaku sebagai hukum positif, ini adalah untuk mengisi kekosongan hukum setelah kita merdeka dan dari tahun ke tahun, kita selaku bangsa Indonesia berusaha menciptakan suatu sistem hukum nasional yang mengabdikan pada kepentingan nasional..⁷⁵

Teori hukum progresif adalah norma yang bersih dalam berfikir ataupun bertindak dalam hukum. Hukum bukan sesuatu yang mutlak namun terus berkembang serta berubah menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat. Oleh karena itu, hukum perlu terus ditinjau melalui upaya yang progresif agar hakiki, dan kebenarannya dapat ditegakkan dan digunakan untuk memajukan kesejahteraan umat manusia dengan mencapai keadaan kemerdekaan melalui proses kedamaian, keharmonisan, dan tindakan yang dilakukan. Memang ada suatu kejanggalan

⁷⁵ Roeslan Saleh, (1998), *Suatu Orientasi Dalam Hukum Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, hal.8- 9

bilamana kita telah berhasil membuat sebuah Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Nasional yaitu Undang-Undang No.8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), tanpa diikuti atau bahkan didahului dengan penyusunan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sehingga hukum acara pidana yang dahulu diatur dalam *Herziene Inlands Reglement*, Stb. 1941 No. 44 sudah diganti dengan Undang-Undang No. 8 tahun 1981 tetapi Kitab Undang-Undang Hukum Pidananya masih tetap itu saja.⁷⁶

Oleh sebab itu kepada badan pembuat undang-undang di negara kita ini digantungkan harapan dari seluruh masyarakat untuk kelak disuatu saat kita dapat memiliki suatu Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nasional yang merupakan produk bangsa kita sendiri serta dapat merupakan kebanggaan tersendiri bagi kita bangsa Indonesia yang telah mengatur tingkah laku masyarakat Indonesia sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat.⁷⁷

Semua itu merupakan suatu kenyataan bahwa kehidupan masyarakat senantiasa berkembang seiring dengan perkembangan teknologi, sehingga terjadi perubahan tata nilai kehidupan hukum dalam masyarakat yang harus mengalami perkembangan-perkembangan baru yaitu hukum yang hidup, dinamis yang timbul dalam masyarakat bangsa itu sendiri. Roeslan Saleh mengatakan: Suatu kenyataan bahwa kenyataan-kenyataan hidup masyarakat telah berubah dan perubahan-perubahan itu kadang telah begitu jauh dan mendukung nilai-nilai yang berbeda dari nilai-nilai yang sebelumnya diemban oleh nilai-nilai hukum. Kenyataan-

⁷⁶ *Ibid*, hal 10.

⁷⁷ *Ibid*, hal 11.

kenyataan ini menunjukkan segi-segi negatif dari norma-norma yang masih diperlakukan.⁷⁸

Kelalaian-kelalaian dalam merombak dan memperbaharunya inilah yang lama-kelamaan menimbulkan suara-suara yang meragukan dasar-dasar yang telah digariskan dalam hukum pidana maupun meragukan pengaruh baik dari penerapan hukum pidana itu sendiri yang hidup diatas dasar-dasar tersebut. Dikatakan bahwa salah satu sumber dari keresahan yang ada dalam masyarakat dikaitkan dengan peradilan pidana adalah oleh karena penegak hukum masih menggunakan pendekatan yang bersifat normatif sistematis semata-mata. Dengan pendekatan yang demikian itu ahli hukum telah melepaskan diri dari kenyataan-kenyataan dalam masyarakat yang masih saja selalu dalam bergerak dan berubah.⁷⁹

Dari kenyataan bahwa masyarakat itu berkembang sehingga terjadi perubahan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat, maka hukum dengan tujuan utama untuk mencapai kedamaian, ketertiban, kemakmuran, kesejahteraan, keadilan dan kepastian hukum, haruslah sejalan dengan perkembangan masyarakat agar hukum dapat mencapai tujuannya.⁸⁰

‘Bambang Poernomo, mengatakan bahwa: Pertumbuhan kenyataan dalam masyarakat sangat berkaitan dengan perubahan-perubahan dengan lingkaran-lingkaran penyebab-penyebab kenyataan baik yang terletak pada diri sendiri setiap

⁷⁸ *Ibid*, hal 12.

⁷⁹ *Ibid*, hal 13.

⁸⁰ Kencana, G. N., Eddy, T., & Nadirah, I. (2023). *Penerapan Restorative Justice Dalam Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Pencurian Ringan (Studi Kejaksaan Negeri Binjai)*. *Journal of Syntax Literate*, 8(2).

individu manusia maupun pada kondisi dan lingkungan sosial yang dapat menghasilkan peningkatan serta perkembangan perilaku kejahatan yang berbeda dari masa ke masa dan tak dapat diramalkan sebelumnya.⁸¹

Sehubungan dengan perkembangan masyarakat yang dibarengi dengan perkembangan perilaku kejahatan maka A.Z. Abidin menyatakan sebagai berikut:⁸² “Pesatnya perkembangan dan pembangunan masyarakat dengan segala akibat yang ditimbulkannya, menuntut adanya peraturan-peraturan hukum yang memadai untuk mengaturnya, termasuk hukum pidana. KUHP yang ada sekarang sudah jauh ketinggalan dan kebutuhan baru yang timbul akibat perkembangan dan pembangunan masyarakat Indonesia, karena itu perlu segera untuk dapat diperbaharui”. Apa yang dikemukakan oleh A.Z. Abidin, itu mengandung kebenaran yang tidak dapat dipungkiri. Banyak Pasal-Pasal yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang ‘masih berlaku’ tapi ‘tidak laku’, artinya dari segi yuridis masih berlaku sebagai hukum positif, tapi diperhadapkan dengan mengancam orang-orang miskin melakukan pekerjaan minta-minta ditempat umum.⁸³

Dalam mengejar ketinggalan dibidang hukum pidana dari perkembangan masyarakat dan teknologi, maka perubahan terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Pidana terutama sistem sanksinya sangatlah dibutuhkan dalam rangka

⁸¹ Bambang Poernomo, *Pertumbuhan Hukum Penyimpangan Diluar Kodifikasi Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1984, hal, 10

⁸² A.Z. Abidin, (1993), *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Pradnya Paramita, Jakarta, hal.33.

⁸³ *Ibid*, hal 34.

penegakan hukum pidana. Untuk mengikuti perkembangan masyarakat dan memenuhi kebutuhan masyarakat maka Pembentuk Undang-Undang memandang perlu kiranya dalam pembentukan KUHP Nasional tentang kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian tetap diatur sebagai suatu tindak pidana. Undang-Undang No. 1 tahun 1960 tentang Perubahan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yaitu memperberat ancaman hukuman terhadap tindak pidana dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.⁸⁴

Penjelasan mengenai perubahan Pasal 359 KUHPidana bahwa sudah lama dirasakan perlu adanya tindakan tegas terhadap keteledoran orang yang menyebabkan matinya orang lain, teristimewa pengemudi Kendaraan, yang karena kelalaian atau sifatnya kurang mengindahkan nilai jiwa sesama manusia, menyebabkan terjadi kecelakaan-kecelakaan lalu lintas berupa tubrukan, terjerumusnya Kendaraan dalam jurang atau kali, atau tergulingnya Kendaraan karena terlampaui banyaknya muatan berupa barang atau karena putus asanya atau kebakaran karena kurang perawatan atau penelitian sebelum mengemudi Kendaraan yang semuanya itu mengakibatkan korban jiwa.⁸⁵

Dalam Rancangan KUHP Nasional, telah diatur tentang tujuan penjatuhan pidana, yaitu:⁸⁶

⁸⁴ *Ibid*, hal 35.

⁸⁵ *Ibid*, hal 36.

⁸⁶ Andi Hamzah, (1994), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, hal, 37-38.

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakan norma hukum demi pengayoman masyarakat,
2. Mengadakan koreksi terhadap terpidana dan dengan demikian menjadikannya orang yang baik dan berguna,
3. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat,
4. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

Dalam konsep RUU KUHP 1999-2000, kesalahan dalam bentuk kelalaian atau culpa masih tetap ada. Dalam konsep RUU KUHP mengenai Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana seperti sekarang ini dipadatkan dalam satu pasal yakni Pasal 489, meskipun hanya satu pasal namun mengenai substansi yang diatur lebih luas. Menyangkut culpa dalam konsep RUU KUHP 1999-2000 dicantumkan culpa in causa. Pasal 52 RUU KUHP 1999-2000 berbunyi:

“seseorang melakukan tindak pidana tidak dibebaskan dari pertanggungjawaban pidana berdasarkan alasan penghapusan pidana, jika orang tersebut patut dipersalahkan sebagai penyebab terjadinya keadaan yang dapat menjadi alasan penghapus pidana tersebut”.

Dalam penjelasannya Pasal 52 tersebut dikatakan ketentuan memuat asas “culpa in causa” yang merupakan salah satu asas. Menurut asas “*culpa in causa*” seseorang tidak patut berlindung pada alasan penghapus pidana, terhadap perbuatan atau keadaan yang sebagaimana seseorang patut dicela perlu dilihat dari kasus

berdasarkan nilai moral dan sosial yang berlaku. Mengenai kealpaan atau kelalaian dalam Pasal 18 KUHP alinea 3:⁸⁷

bahwa jika terjadinya perbuatan dapat dimengertikan oleh karena terdakwa sama sekali tidak memikirkan akan adanya akibat itu atau oleh karena tidak memperhatikannya disebabkan karena kurang penghati-hati yang bertentangan dengan kewajibannya, maka perbuatan itu dilakukan karena kelalaiannya.

Oleh karena itu kealpaan atau kelalaian dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan kematian sebagai sifat melawan hukum harus tetap ada karena hakekat delik kealpaan adalah kelalaian itu sendiri. Demikian pula harus diukur sejauh mana pengemudi Kendaraan telah benar-benar waspada dan hati-hati dalam mengemudikan Kendaraannya. Tetapi yang menjadi pertanyaan bahwa: “pengemudi Kendaraan tidak akan berbuat, seandainya ia mengetahui akibat yang akan timbul”.⁸⁸

Pengemudi Kendaraan sadar akan resiko tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi, bahwa telah terkandung unsur “kesengajaan”, karena pengemudi Kendaraan telah mengetahui dan memperhitungkan akan akibat perbuatannya, sehingga sudah bergeser pada delik kesengajaan (*dolus*). Meskipun masih rumit untuk menemukan unsur kesengajaan dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian namun dilihat perilaku pengemudi Kendaraan sudah

⁸⁷ *Ibid*, hal 40.

⁸⁸ Moeljatno, (1995), *Azas-Azas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, hal, 205.

melampaui batas kehormatan sehingga dapat membahayakan kepentingan orang lain maka perlu diterapkan sanksi yang lebih berat (pidana penjara maksimal) dan dapat ditambah dengan sanksi lainnya berupa pencabutan SIM (larangan untuk mengemudikan Kendaraan dalam kurun waktu tertentu) agar pelaku dalam hal ini pengemudi Kendaraan menjadi jera dan lebih hati-hati dalam mengendarai Kendaraan.⁸⁹

Maka Pembentuk Undang-Undang dalam pembentukan KUHP Nasional kiranya tindak pidana kecelakaan yang mengakibatkan kematian harus lebih banyak diperhatikan, karena masih memerlukan pemecahan-pemecahan secara ilmiah. Dari uraian diatas dapat dilihat bahwa dalam pembentukan KUHP Nasional tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian masih sangat perlu untuk diatur sebagai perbuatan yang pelakunya dalam hal ini pengemudi Kendaraan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.⁹⁰

Perbandingan unsur kelalaian (*culpa*) dan kejahatan (kesengajaan atau dolusi) terletak pada unsur mental (*mens rea*) pelakunya, di mana kejahatan memerlukan niat atau kesengajaan (*intent*), sedangkan kelalaian terjadi karena kurang hati-hati atau tidak adanya kesadaran akan risiko, walaupun perbuatan tersebut mengakibatkan kerugian. Intinya, niat jahat adalah kesengajaan, sementara kelalaian adalah ketiadaan kesadaran atau kehati-hatian, yang keduanya merupakan bentuk kesalahan dalam hukum pidana.

⁸⁹ *Ibid*, hal 206.

⁹⁰ *Ibid*, hal 207.

a. Unsur Kejahatan (*Intent/Dolus*)

Unsur kejahatan, atau lebih tepatnya disebut unsur tindak pidana dalam hukum Indonesia, adalah komponen-komponen esensial yang harus ada dalam suatu perbuatan agar dapat dikategorikan sebagai tindak pidana dan dikenakan sanksi hukum. Unsur-unsur tersebut terdiri dari unsur objektif (perbuatan yang dilarang, akibat yang timbul, dan unsur waktu, tempat, serta keadaan) dan unsur subjektif (kesalahan yang melekat pada pelaku, seperti niat dan kesadaran).

1) Unsur Objektif

Ini adalah unsur yang tampak dari luar dan bersifat material.

a. Perbuatan/Tindakan (Tindakan yang Dilarang):

Harus ada perbuatan, baik tindakan maupun rangkaian tindakan, yang dilakukan oleh manusia.

b. Melawan Hukum:

Perbuatan tersebut harus bertentangan dengan undang-undang atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

c. Adanya Ancaman Pidana:

Undang-undang harus mengancam perbuatan tersebut dengan sanksi pidana jika dilanggar.

d. Waktu, Tempat, dan Keadaan Tertentu:

Unsur-unsur tambahan ini seperti kapan, di mana, dan dalam kondisi apa perbuatan itu terjadi, yang dapat mempengaruhi penentuan tindak pidana.

2) Unsur Subjektif

Ini adalah unsur yang melekat pada diri pelaku dan berkaitan dengan kesalahan.

a. Kesalahan (*Schuld*):

Pelaku harus dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya, yang berarti ia melakukan tindakan tersebut dengan sadar dan sengaja atau karena kelalaian.

b. Subjek/Pelaku:

Harus ada pelaku yang melakukan perbuatan pidana, yang bisa berupa orang pribadi (individu) atau badan hukum.

b. Unsur Kelalaian (*Negligence/Culpa*)

Unsur kelalaian dalam hukum meliputi: pelaku memiliki kewajiban kehati-hatian, melakukan pelanggaran atas kewajiban tersebut, adanya hubungan sebab akibat antara pelanggaran dan kerugian, serta timbulnya kerugian atau cedera bagi orang lain. Secara umum, kelalaian adalah tindakan yang kurang berhati-hati dan dapat diduga akibatnya, di mana pelaku bisa bertindak secara lain atau tidak melakukan perbuatan tersebut sama sekali. Berikut adalah penjabaran lebih rinci mengenai unsur-unsur kelalaian:

1. Kewajiban Kehati-hatian (*Duty of Care*):

a. Ini adalah dasar dari setiap klaim kelalaian.

- b. Pelaku memiliki kewajiban hukum untuk bertindak dengan tingkat kehati-hatian yang wajar, seperti yang akan dilakukan orang yang bijaksana dalam situasi serupa, untuk mencegah kerugian bagi orang lain.
 - c. Contohnya adalah kewajiban pengemudi untuk mematuhi peraturan lalu lintas atau kewajiban pemilik properti untuk menjaga keamanan tempat.
2. Pelanggaran Kewajiban (*Breach of Duty*):
- a. Pelanggaran terjadi ketika perilaku pelaku berada di bawah standar kehati-hatian yang diwajibkan.
 - b. Pelaku tidak menunjukkan kehati-hatian yang diperlukan, seperti kurang meneliti, menimbang, atau melakukan pencegahan yang dibutuhkan secara hukum.
3. Sebab Akibat (*Causation*):
- a. Harus ada hubungan sebab akibat yang jelas antara pelanggaran kewajiban oleh pelaku dan kerugian yang dialami korban.
 - b. Tindakan pelaku secara langsung menyebabkan atau berkontribusi pada terjadinya kerugian.

4. Kerugian atau Cedera (*Damages*):

Pelanggaran kewajiban tersebut harus menghasilkan kerugian, cedera, atau kerusakan yang dapat diperbaiki secara hukum bagi pihak lain.

Jenis-jenis Kelalaian dalam Hukum Pidana dalam konteks hukum pidana, kelalaian (*culpa*) dapat dibedakan menjadi dua jenis berdasarkan kesadaran pelaku:

- a. Kealpaan Disadari (*Bewuste Schuld*): Pelaku menyadari kemungkinan terjadinya akibat buruk, namun tetap melakukan tindakan tersebut.
- b. Kealpaan yang Tidak Disadari (*Onbewuste Schuld*): Pelaku tidak menyadari potensi akibat buruk perbuatannya, padahal ia sebenarnya harus dapat memprediksi atau memperkirakan risiko tersebut.

B. Eksistensi Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas

Tindak pidana tidak berdiri sendiri, itu baru bermakna manakala terdapat pertanggungjawaban pidana. Ini berarti setiap orang yang melakukan tindak pidana tidak dengan sendirinya harus dipidana. Untuk dapat dipidana harus ada pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana lahir dengan diteruskannya celaan (*verwijtbareheid*) yang objektif terhadap perbuatan yang dinyatakan sebagai tindak pidana berdasarkan hukum pidana yang berlaku, dan secara subjektif kepada pembuat yang memenuhi persyaratan untuk dapat dikenai pidana karena perbuatan tersebut. Pertanggungjawaban pidana itu sendiri adalah diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada tindak pidana dan secara

subjektif kepada seseorang yang memenuhi syarat untuk dapat dijatuhi pidana karena perbuatannya itu.⁹¹

Bertitik tolak dari pendapat di atas, dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, perumusan pelaku tindak pidana menggunakan kata “setiap orang”. Yang dimaksud dengan setiap orang dalam ketentuan Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah ada seseorang yang melakukannya, yakni pengemudi yang perbuatannya tersebut melawan hukum, “.....dengan sengaja tidak menghentikan Kendaraannya, tidak memberi pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada kepolisian negara republik Indonesia terdekat.....” seperti diatur dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan merupakan kejahatan yang diancam dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda.⁹²

Oleh karena itu, jika pengemudi melanggar ketentuan pasal tersebut, maka pengemudi dapat dipidana, namun berdasarkan teori pertanggungjawaban pidana, unsur-unsur kesalahan pengemudi harus dihubungkan dengan perbuatan pidana yang dilakukan. Sehingga untuk adanya kesalahan yang mengakibatkan dipidananya pengemudi, harus memenuhi beberapa unsur yaitu melakukan perbuatan pidana, mampu bertanggung jawab, dengan kesengajaan atau kealpaan, tidak adanya alasan pemaaf. Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena

⁹¹ Sholehudin, (2004), *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana, ide dasar double track system & implementasinya*, cet. Ke-2, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, hal. 123

⁹² *Ibid*, hal 124.

dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruhan. Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus.⁹³

Pertama-tama Kami akan menjelaskan Pasal 283 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU LLAJ”) yang berbunyi sebagai berikut : Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 283 UU LLAJ di atas terdapat unsur yang intinya “mengemudikan Kendaraan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengganggu konsentrasi” yang artinya jika si pengemudi melakukan tindakan lain atau mengganggu konsentrasi pada saat mengendarai Kendaraan seperti menggunakan handphone, melakukan panggilan telepon, mengirim pesan, atau yang paling berbahaya yaitu mabuk, maka pengemudi tersebut dapat dikatakan melanggar tersebut dan dapat dikenai sanksi pidana.

Jika dikaitkan dengan permasalahan yang Anda alami, maka seharusnya suami Anda tidak memenuhi unsur sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 283 UU LLAJ, sebab Anda menjelaskan bawa suami Anda fokus saat mengendarai

⁹³ *Ibid*, hal 125.

sepeda motor. Selanjutnya mengenai Pasal 310 ayat (1) dan (2) UU LLAJ yang berbunyi sebagai berikut:

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

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah). Pasal di atas mengatur mengenai kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh “kelalaian” atau yang dikenal sebagai “kealpaan”/“culpa”.

Prof. Eddy O.S. Hiariej dalam bukunya *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana* menjelaskan mengenai kealpaan sebagai berikut:⁹⁴

... *Imperitia culpaenumeratur*, yang berarti kealpaan adalah kesalahan. Akibat ini timbul karena seseorang alpa, sembrono, teledor, lalai, berbuat kurang hati-hati atau kurang penduga-duga. Perbedaannya dengan

⁹⁴ Eddy O.S. Hiariej. (2016), *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana Edisi Revisi*. Cahaya Atma Pustaka: Yogyakarta, hal 89.

kesengajaan ialah bahwa ancaman pidana pada delik-delik kesengajaan lebih berat bila dibandingkan dengan delik-delik culpa.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa “kealpaan” atau “kelalaian” atau kurang berhati-hatinya seseorang dapat mengakibatkan ia dijerat pidana. Jika dikaitkan dengan kasus yang anda uraikan di atas, saudara menyebutkan kalimat “tiba-tiba ban meletus”. Perlu diketahui pecahnya ban motor dapat terjadi karena berbagai faktor yaitu di luar kehendak pengemudi dan dalam kesadaran pengemudi. Faktor di luar kehendak pengemudi seperti ban tertusuk paku ditengah jalan, salah produksi ban, dan sebagainya. Sedangkan faktor dalam kesadaran pengemudi seperti ban terlalu lama digunakan, tekanan angin yang terlalu kencang, atau hal lain yang seharusnya diperhatikan pengemudi namun tidak diperhatikan.

Dalam kasus tersebut, jika ternyata ban motor pecah akibat sudah terlalu lama pemakaian atau memang karena keteledoran atau kelalaian yang patut disadari pengemudi, maka suami anda dapat dikategorikan termasuk dalam unsur “kealpaan”. Hal tersebut dapat dikatakan sebagai “kealpaan” karena seharusnya pengemudi sudah mengetahui adanya resiko jika terdapat ketidaklaziman yang dibiarkan. Delik Biasa dan Delik Aduan, bahwa Anda tidak melakukan penuntutan terhadap suami, dapat kami jelaskan dengan menguraikan delik biasa dan delik aduan. Dapat tidaknya suatu tindak pidana diproses secara hukum harus memperhatikan apakah tergolong sebagai delik biasa atau delik aduan. Singkatnya, untuk melakukan proses hukum terhadap perkara pidana yang tergolong sebagai delik biasa, tidak membutuhkan adanya pengaduan dari pihak korban maupun pihak

lainnya. Sedangkan, delik aduan membutuhkan pengaduan untuk memproses perkara tersebut lebih lanjut misalnya pengaduan dari korban.

Dalam hal ini, dugaan tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh suami Anda tergolong sebagai delik biasa sehingga untuk dapat dilakukan proses hukum tidak membutuhkan pengaduan dari Anda selaku korban. Untuk memahami lebih lanjut mengenai delik biasa dan delik aduan dapat dibaca pada artikel Adakah Delik Aduan yang Tetap Diproses Meski Pengaduannya Sudah Dicabut.

Diduga melakukan tindak pidana lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 283 UU LLAJ dengan pidana maksimal 3 bulan penjara atau Pasal 310 ayat (1) dan (2) UU LLAJ yang masing-masing diancam dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan 1 tahun. Efektivitas yang ditimbulkan dapat dilihat dari respons masyarakat. Jika pidana denda kurang memenuhi rasa keadilan maka pidana tidak berhasil guna mencapai tujuan pemidanaan.⁹⁵ Telah disebutkan di atas mengenai hambatan-hambatan yang menyebabkan sanksi denda lebih diunggulkan dibanding dengan pidana penjara, yang mana hambatan-hambatan tersebut merupakan kondisi yang dialami masyarakat saat ini.⁹⁵

Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai hukum formal telah mengatur mengenai ketentuan tabrak lari. Namun tidak hanya dari ketentuan tersebut tabrak lari dapat dilihat. Terkait dengan penyelidikan dan penyidikan yang dikembangkan penyidik terhadap setiap peristiwa tabrak lari, selain ketentuan di atas ada kondisi tertentu dimana kondisi tersebut dijadikan sebagai peristiwa tabrak

⁹⁵ *Ibid*, hal 126.

lari. Yakni ketika penyidik datang ke Tempat Kejadian Perkara (TKP) pelaku dan saksi tidak ada. Kemudian dari hasil survei bersama yang dilakukan antara pihak kepolisian dan Jasa Raharja, yang menunjukkan bahwa peristiwa tersebut.⁹⁶

Ketentuan formal di atas yang tertuang dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak akan berbicara banyak tanpa adanya proses penyelidikan dan penyidikan. Pasal 312 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 hanya memuat ketentuan-ketentuan pada tahap awal saja, yang mana masih memerlukan penyelidikan dan penyidikan guna dibuktikan apakah suatu kecelakaan yang terjadi benar-benar tabrak lari. Sehingga dalam redaksi pasal tersebut menggunakan kata “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas...”, bukan “seseorang yang menabrak...” misalnya, atau sebagainya.⁹⁷

Terlepas dari penyelidikan dan penyidikan, tabrak lari merupakan tindakan amoral, sebagaimana pembahasan sebelumnya. Mengenai hal ini tabrak lari dapat digolongkan sebagai perbuatan kejahatan, sebagaimana Pasal 316 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Tabrak lari pada mulanya adalah tindak pelanggaran yang mengakibatkan ruginya seseorang.³⁹ Yakni menabrak karena kelalaian, yang mana perbuatan tersebut tidak diinginkan oleh pelaku atau tidak ada niat untuk melakukan. Sebagaimana seperti ketentuan mengenai kelalaian berkendara di atas. Kemudian terdapat unsur kesengajaan yang merupakan bagian dari unsur tabrak lari, yakni pengemudi tidak menghentikan Kendaraannya, tidak

⁹⁶ *Ibid*, hal 127.

⁹⁷ *Ibid*, hal 128.

menolong, tidak melapor ke polisi terdekat, sebagaimana Pasal 312 UU No. 22 Tahun 2009 di atas.⁹⁸

Adanya kecelakaan merupakan hambatan kesalahan pengemudi dengan tidak adanya rasa hati-hati dan lalai mengemudikan Kendaraannya. Kesalahan pengemudi Kendaraan yang melakukan kealpaan yang mengakibatkan kematian dapat dikatakan bahwa orang itu telah melakukan tindak pidana. Berkaitan dengan masalah ini unsur kealpaan memainkan peranan penting.⁹⁹

Menurut Noyon-Langemeyer: “kealpaan adalah suatu struktur yang sangat susah diartikan. Dia mengandung dalam satu pihak kekeliruan dalam perbuatan lahir dan menunjuk kepada keadaan batin yang tertentu, dan dilain pihak keadaan batinnya itu sendiri”. Selanjutnya dikatakan, jika dimengerti demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan.¹⁰⁰

Beda kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagianbagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis. Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau

⁹⁸ *Ibid*, hal 129

⁹⁹ *Ibid*, hal 130.

¹⁰⁰ Rusli Effendy dan Poppy Andi Lolo,(2009), *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Umithohs Press, hal 74

isinya ke alpaan itu. Sebagaimana halnya dengan kesengajaan mengenai kealpaan ini juga diterangkan dalam KUHP tentang artinya.¹⁰¹

Karena itu maka kita harus melihat pada teori atau ilmu pengetahuan untuk memberi pengertiannya ini. Bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:¹⁰²

- 1) Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
- 2) Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Mengenai hal penduga-duga yang perlu menurut hukum ini ada dua kemungkinan, yaitu:¹⁰³

- 1) Seseorang berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar.
- 2) Seseorang sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya.

Dalam hal yang pertama kekeliruan terletak pada salah fikir atau pandang, yang seharusnya dihindari. Dalam hal kedua terletak pada tidak mempunyai fikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang berbahaya. Contoh dari kemungkinan pertama adalah mengenai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melalui jalan yang ramai, karena dia percaya pandai menyetir motor dan yakin tidak akan nabrak, tapi kemudian dia menabrak

¹⁰¹ *Ibid*, hal 75.

¹⁰² *Ibid*, hal 76.

¹⁰³ *Ibid*, hal 77.

seseorang. Seharusnya perbuatan itu dihindari olehnya, karena kurang berhati-hatinya tabrakan tersebut tidak terelakan.¹⁰⁴

Dengan pengertian contoh diatas, maka diletakan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena perbuatannya tadi. Hubungan ini seharusnya tidak perlu ada dalam psyche seseorang, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psikologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada. Hubungan batin ini diperlukan untuk dapat mempertanggung jawabkan terhadap timbulnya akibat yang dilarang. Meskipun pada umumnya bagi kejahatankejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan.¹⁰⁵

Insiden naas menimpa 4 orang Mahasiswa. Perisriwa ini pasca Kecelakaan sekira pukul 18.10 wib di Jalan Umum Lima Puluh – Simpang Dolok. Tepatnya di dusun II, Desa Empat negeri, Kec. Datuk Lima Puluh, Kab. Batu Bara. Para Mahasiswa tersebut sedang melaksanakan KKN (Kelompok Kerja Nyata) berasal dari Universitas Muslim Nusantara (Alwasliyah) Medan. Peristiwa Kecelakaan tabrakan maut terjadi antara Becak Motor Honda Revo Fit tanpa Plat, ditunggangi oleh 4 orang Mahasiswa (KKN) Kontra dengan mobil truck Hino, yang membawa muatan Elpiji dengan Nopol BK 8360 VZ.

¹⁰⁴ *Ibid*, hal 78.

¹⁰⁵ *Ibid*, hal 79.

Dalam kecelakaan ini menyebabkan satu orang Mahasiswa tersebut meninggal dunia di tempat dan yang lain nya mengalami luka berat. Dari identitas Ke 4 Mahasiswa tersebut, Wira Wibawa, (23 tahun/Pria) Mahasiswa, Ojam Mizwan Nasution, (23 tahun/Pria), Mahasiswa, Andini Nur Anisyah, (22 tahun/Wanita), Mahasiswa, dan Raudathun Athfa, (21 tahun/Wanita), Mahasiswa. Ke 4 Mahasiswa UMN di larikan ke RS Bidadari untuk mendapat kan perawatan medis dan dikabarkan 1 orang lagi dari ke 3 Mahasiswa yang kritis sudah meninggal dunia.

Polisi dari Satuan Lalu lintas Polres Batu Bara turun ke lokasi guna melakukan LP, Mindik dan SKET Gambar TKP dengan menandai di beberapa titik lokasi Kecelakaan. Berdasarkan keterangan saksi dan olah TKP bahwa becak motor Honda Revo Fit tanpa Plat Nopol yang dikendarai oleh Wira Wibawa (Mahasiswa KKN) membawa ke 3 teman nya dari arah Simpang Dolok menuju kearah Lima Puluh. Namun di tengah jalan becak revo yang di tunggangi 4 Mahasiswa itu mengelakkan lobang, pada saat bersamaan datang Mobar Truck Hino Elpiji BK 8360 VZ yang dikemudikan oleh Vegi Yolanda dengan membawa penumpang yang bernama Ibnu Tsafa berpapasan tepat di Jalan yang berlobang tersebut sehingga terjadinya kecelakaan maut. Hingga kini, informasi yang di terima akibat Kecelakaan maut itu sudah merenggut 2 nyawa Mahasiswa KKN dari UMN, Sementara yang 2 masih kritis.

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straf recht* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1- 825) adalah sebagai berikut: “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak

seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekeliruhannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.¹⁰⁶

C. Pertimbangan Hakim Berdasarkan Putusan Nomor 44/Pid.Sus/2017/PN Agm

Terdakwa dalam perkara ini tidak didampingi oleh Penasihat Hukum meskipun hak-haknya untuk hal tersebut telah dijelaskan atau diberitahukan oleh Majelis Hakim, akan tetapi Terdakwa dipersidangan dengan tegas menyatakan akan menghadap sendiri. Bahwa ia terdakwa Sutan Sahrir Bin Ciani, pada hari Jum'at tanggal 9 Desember 2016 sekira pukul 08.30 WIB, atau setidaknya pada waktu lain dalam bulan Desember 2016, bertempat di Jalan Raya Bengkulu - Curup Desa Tanjung Heran Kecamatan Taba Penanjung Kabupaten Bengkulu Tengah atau setidaknya disuatu tempat lain yang masih termasuk dalam Daerah Hukum

¹⁰⁶ Triono Eddy, A., & Purnomo, S. (2023). *Disparitas Dan Kekosongan Hukum Pidana Atas Kecelakaan Konstruksi Dan Kegagalan Bangunan Dalam Jasa Konstruksi*. *Yuridika*, 6, 3..

Pengadilan Negeri Argamakmur, Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain yaitu Amir Sopiyan meninggal dunia, perbuatan tersebut dilakukan oleh terdakwa.

Pada waktu dan tempat sebagaimana diuraikan diatas, sebelumnya sekira pukul 07.30 WIB terdakwa membawa rombongan keluarga Amir Sopiyan berangkat dari Desa Ujan Mas Atas menuju Desa Penum Taba Penanjung dengan menggunakan mobil angkot Suzuki Cary warna biru dengan Nomor Polisi BD 1372 LK yang terdakwa kemudikan sendiri dengan membawa penumpang sebanyak 16 (enam belas) orang, pada saat melintasi jalan gunung dari arah Curup – Bengkulu tepatnya di daerah Tanjung Heran Kecamatan Taba Penanjung, saat itu kecepatan mobil kira-kira 60 KM/Jam tiba-tiba mobil remnya blong (tidak bisa mengerem), karena rem mobil tidak bisa digunakan sehingga mobil yang dikemudikan oleh terdakwa menabrak mobil Tangki LPG bagian belakang yang mana posisi mobil Tangki tersebut dalam keadaan berhenti di posisi kanan jalan, pada saat mengemudikan mobil terdakwa tidak memiliki SIM serta Kartu Uji Berkala Kendaraan Bermotor dari Mobil cary tersebut sudah tidak berlaku lagi, akibat perbuatan terdakwa tersebut Amir Sopiyan mengalami.

Pada daerah puncak kepala ditemukan bengkak berukuran sepuluh kali sepuluh sentimeter disertai lebam berukuran lima kali lima sentimeter dan luka robek berukuran satu sentimeter, pada daerah lutut kanan ditemukan memar berukuran empat kali empat sentimeter disertai luka lecet berukuran satu kali satu sentimeter, pada pukul tiga belas lewat lima belas menit Waktu Indonesia Barat korban dinyatakan meninggal dunia, sebagaimana Hasil Visum Et Repertum dari

Badan Layanan Umum Daerah RSUD Dr. M. YUNUS Bengkulu, dengan Nomor Surat: 474.5/2066/INST.FORENSIK, tanggal 20 Desember 2016 yang di tanda tangani oleh dr. H. Eddy Susilo Kepala Instalasi Kedokteran Forensik.

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan apakah berdasarkan fakta-fakta hukum tersebut diatas, Terdakwa dapat dinyatakan telah melakukan tindak pidana yang didakwakan kepadanya; Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan Dakwaan Kumulatif yaitu melakukan tindak pidana yang diatur dan diancam pidana dalam Kesatu: Pasal 310 Ayat (4) UU Nomor 22 Tahun 2009 dan Kedua: Pasal 310 Ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan dan Ketiga: Pasal 310 Ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan; Menimbang, bahwa dengan disusunnya dakwaan Penuntut Umum secara kumulatif tersebut, namun oleh karena terbukti faktanya di persidangan memiliki uraian mengenai perbuatan pokoknya adalah sama dan merupakan satu rangkaian peristiwa yang sama antara pertimbangan pasal dalam dakwaan kesatu, kedua maupun ketiga, maka hemat Majelis akan mempertimbangkan sekaligus dakwaan tersebut, yang unsur-unsurnya.

Berdasarkan fakta-fakta yang terungkap di persidangan Terdakwa yang karena kelalaiannya berkendara sebagaimana telah diuraikan perbuatannya dalam pertimbangan unsur kedua dan ketiga putusan ini, mengakibatkan orang lain bernama saksi korban Pajaria Binti Saan mengalami 2 (dua) buah gigi depan bagian atas patah, sebagaimana hasil Visum Et Repertum dari Rumah Sakit Umum Daerah Bengkulu Tengah dengan Nomor Surat :445/597/RSUD/XII/2016/RM tanggal 9

Desember 2016 yang dibuat oleh Dokter yang memeriksa dr.Imelda JS Tampubolon

Menimbang, bahwa untuk menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa maka perlu dipertimbangkan terlebih dahulu keadaan yang memberatkan dan yang meringankan Terdakwa; Keadaan yang memberatkan:

1. Perbuatan terdakwa telah Menyebabkan korban orang lain bernama Amir Sopiyan meninggal dunia, saksi Pajaria Binti Saan mengalami 2 (dua) buah gigi depan bagian atas patah, dan saksi korban Sadaria Binti Yusuf mengalami luka robek pada telapak kaki kanan dengan ukuran 8 centimeter kali dua centimeter kali nol koma lima centimeter;

Keadaan yang meringankan:

1. Terdakwa mengakui terus terang dan menyesali perbuatannya;
2. Terdakwa sudah berdamai dengan pihak keluarga para korban;
3. Terdakwa belum pernah dihukum.

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dijatuhi pidana, maka sesuai dengan ketentuan Pasal 222 Ayat (1) juncto Pasal 197 ayat (1) huruf i Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, kepada Terdakwa dibebani untuk membayar biaya perkara; Memperhatikan, ketentuan dari Pasal 310 Ayat (4), Ayat (3) dan Ayat (2) UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara

Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan perkara ini dengan mengadili :

1. Menyatakan Terdakwa Sutan Sahrir Bin Ciani, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “mengemudikan Kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan korban meninggal dunia dan luka berat serta luka ringan” sebagaimana dakwaan kumulatif;
2. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Sutan Sahrir Bin Ciani dengan pidana penjara selama : 3 (Tiga) bulan dan denda sejumlah Rp1.000.000,00 (satu juta Rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (Satu) bulan;
3. Menetapkan masa penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;
4. Memerintahkan Terdakwa tetap berada dalam tahanan;
5. Menetapkan agar Barang Bukti berupa:
 - 1) 1 (Satu) Unit Mobil Minibus Suzuki Carry ST 100 No Pol BD 1372 LK dengan NOKA MHDESL410SJ – 424943 dan NOSIN F10AID-323B3;
 - 2) 1 (Satu) lembar STNK Mobil Minibus Suzuki Carry ST 100 No Pol BD 1372 LK an SUNAN ASPRIADY; Dikembalikan kepada terdakwa Sutan Sahrir Bin Ciani;
 - 3) 1 (Satu) Unit Mobil Tangki LPG HINO No Pol BD 8607 AR dengan NOKA MJEFL8JWLAJM12123 dan NOSIN J08EUFJ24471;

- 4) 1 (Satu) Lembar STNK Mobil Tangki LPG HINO No Pol BD 8607
AR an PT SAHJAHAN PUTRAJAYA; Dikembalikan kepada PT.
Sahjahan Putra Jaya melalui Sunaryo Bin Moehrodi;
- 5) 1 (Satu) buah SIM B II Umum an SUNARYO dengan No Sim
660426390083; Dikembalikan kepada Sunaryo Bin Moehrodi;
6. Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara sejumlah
Rp 3.000,00 (Tiga Ribu Rupiah)

Dalam persidangan, Majelis Hakim tidak menemukan hal-hal yang dapat menghapuskan pertanggungjawaban pidana, baik sebagai alasan pembenar dan atau alasan pemaaf, maka Terdakwa harus mempertanggungjawabkan perbuatannya; Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa mampu bertanggung jawab, maka harus dinyatakan bersalah dan dijatuhi pidana; Menimbang, bahwa kemudian sifat dan tujuan penjatuhan pidana kepada Terdakwa bukanlah untuk menderitakan (menista) Terdakwa, tetapi lebih sebagai upaya edukatif agar dikemudian hari Terdakwa dapat memperbaiki perilakunya, menurut iman dan kepercayaannya serta sesuai dengan kehendak Undang-Undang dan juga sebagai sarana pembelajaran bagi masyarakat agar tidak melakukan tindak pidana sebagaimana yang telah dilakukan oleh Terdakwa.

Dengan demikian, Majelis Hakim berkeyakinan bahwa pidana yang nantinya akan dijatuhkan kepada Terdakwa sudah cukup tepat dan adil sesuai dengan tingkat kesalahan Terdakwa dan mendekati rasa keadilan dalam masyarakat; Menimbang, bahwa selain pengenaan pidana pokok terhadap Pasal tersebut juga dikenakan pidana tambahan berupa penjatuhan denda, maka terhadap

Terdakwa akan dikenakan pidana denda pula yang amarnya sebagaimana akan ditentukan dalam amar putusan.

BAB III

HAMBATAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS

A. Hambatan Penyebab Kelalaian Pengemudi Dalam Berlalu Lintas

Mulai dari *freeways* atau yang lebih dikenal dengan jalan bebas hambatan, meski kini sudah timbul hambatan berupa masyarakat setempat menyeberang sambil memotong jalan, kehadiran binatang piaraan oleh karena rusaknya pagar pembatas, adanya Kendaraan parkir di tempat yang terlarang atau dikenal juga sebagai jalan tol. Jalan ini biasanya menetapkan pembatasan untuk jenis-jenis Kendaraan tertentu.¹⁰⁷

Teori pertanggungjawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability* dan *responsibility*, seseorang baru dapat diminta pertanggungjawabannya apabila seseorang tersebut melakukan kesalahan atau melakukan perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan. Pada jalan ini biasanya didapati pula ketentuan tentang kelajuan atau kecepatan maksimal dan minimal bagi Kendaraan yang melintas. Sayang, dipatuhi dan tidaknya ketentuan tersebut masih sulit dipantau. Adegan di simpang jalan ternyata juga beragam.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Hidayat Tapran, (2010), *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya, hal. 171.

¹⁰⁸ *Ibid*, hal 172.

Hambatan Kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban, hingga pencahayaan. ada beberapa hambatan yang menyebabkan Kendaraan mengalami kecelakaan lalu lintas, seperti terbalik atau menabrak, hambatan tersebut diantaranya adalah: ¹⁰⁹

1. Genangan air, memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam, membuat daya cengkram ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara ban dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi ketika tapak ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah Kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri.
2. Pecah ban, sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya Kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga Kendaraan tiba-tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian Kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi.
3. Jalan Bergelombang, ketika Kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah Kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelek, Jalan tidak rata ini menyebabkan Kendaraan melayang karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali.

¹⁰⁹ *Ibid*, hal 173.

4. Rem Blong ataupun Slip, hal ini sudah pasti akan membuat Kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian.
5. *Human Error*, hambatan ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalulintas. Beberapa contohnya adalah memacu Kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negatif pengendalian seperti limbung, oversteer maupun understeer. Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk sms, telpon dan makan sambil menyetir.

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya di Pasal 58 menyebutkan bahwa Kendaraan hanya boleh dioperasikan dalam keadaan baik dan aman bagi pengemudinya dan bagi pihak lainnya.¹⁴ Sedangkan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat 1 berbunyi: Jika ada Kendaraan yang dinilai perlu diadakan pengujian, pemerintah dalam hal ini dinas terkait berhak memanggil pemiliknya untuk dilakukan pengujian. Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat 3 berbunyi: Kendaraan bermotor roda empat atau lebih harus dilengkapi dengan sabuk pengaman dan khusus bagi Kendaraan terbuka harus ada helm dan rompi pemantul cahaya. Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat (1, 2 dan 3) berbunyi: Pengemudi harus memeriksa Kendaraan dan muatannya atas kelayakan jalan sesuai aturan yang berlaku, termasuk harus memperhatikan semua kelengkapan Kendaraan yang harus dibawa seperti surat izin mengemudi, surat

tanda nomor Kendaraan, dongkrak, pembuka roda dan kunci-kunci lainnya, segitiga pengaman, roda cadangan dan peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).¹¹⁰

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 berbunyi: Pengemudi dan terutama pemilik Kendaraan bertanggungjawab atas keselamatan dalam pengoperasian dan perawatan atas Kendaraannya. Apabila ada kelalaian pada Kendaraannya hendaknya segera diperbaiki, memperbaiki dijalan umum dilarang kecuali mengganti roda. Lampu rem dan lampu petunjuk arah harus kelihatan dengan jelas demikian pula warnanya harus sesuai dengan semestinya yaitu:¹¹¹

- a. Lampu rem warna merah.
- b. Lampu petunjuk arah/ sein warna kuning kemerahan.

Jika ada lampu yang tidak berfungsi atau tidak nyala, harus segera diperbaiki atau diganti, demi kelancaraan dan keselamatan untuk berkendara. Dalam pemanfaatan rem yang diinjak untuk ke empat roda, sedangkan rem tangan hanya bekerja untuk dua roda belakang saja. Rem bekerja dengan sistem mekanik dan dengan sistem hidrolik. Sistem mekanik bekerja secara manual dimana walaupun mesinnya tidak dihidupkan remnya bekerja, kekuatannya sesuai dengan dorongan kaki, sedangkan sistem *hidrolik* ada yang bekerja secara manual dan ada yang dengan tenaga dari mesin yang disebut *power brake*, dimana rem akan bekerja

¹¹⁰ Warpani, S.P. ,*op cit*, hal 145.

¹¹¹ *Ibid*, hal 146.

bila mesinnya dalam keadaan hidup, pengendara harus memeriksa tersediannya oli rem secara berkala.¹¹²

Rem tangan bekerja menggunakan bekerja menggunakan sistem mekanik dengan kawat, pada panel instrumen ada lampu indikator rem tangan bila rem tangan belum dilepas lampu indikatornya akan menyala merah. Secara periodik tekanan ban harus diperiksa minimal dua bulan sekali dan sebaiknya ban roda cadangan setiap empat bulan sekali dirotasi. Kelakson dari waktu ke waktu harus diperiksa, penggunaan kelakson dengan bunyi lain seperti sirine, atau bunyi lainnya dilarang.¹¹³

Wiper atau pembersih kaca pelindung depan, bila daya pembersihnya sudah kurang, karet wipernya sebaiknya diganti dan jangan lupa memeriksa air pembersihnya. Kaca sepiion untuk belakang, untuk samping kiri dan samping kanan harus selalu pada posisi yang baik dan bersih sehingga pandangannya jelas. Sedangkan plat tanda nomor adalah identitas Kendaraan, dilarang memasang variasi yang menyerupai pelat nomor Kendaraan, pelat nomor Kendaraan harus terpasang pada tempatnya, harus bersih, utuh tidak bengkok, harus jelas dan harus ada lampu penerangannya untuk malam hari sehingga mudah dibaca.¹¹⁴

Semua lampu pada Kendaraan warnanya sudah diatur sesuai standard tidak boleh diganti warna lain. Lampu utama depan dekat warna putih atau warna kining muda, harus bisa menerangi sejauh kurang lebih 50 meter ke depan bagian kiri bisa

¹¹² *Ibid*, hal 147.

¹¹³ *Ibid*, hal 148.

¹¹⁴ *Ibid*, hal 149.

agak dilebihkan. Sedangkan lampu utama depan jauh warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi kurang lebih sejauh 100 meter kedepan. Pengemudi Kendaraan harus selalu menjaga kenyamanan bagi pihak lain terutama di daerah yang memerlukan ketenangan seperti daerah pemukiman, di lingkungan rumah sakit dan di lingkungan pendidikan, dengan mencegah pencemaran udara dan kebisingan.¹¹⁵

Apabila melewati jalan yang berkerikil, berdebu atau jalan yang berair, pengemudi harus menjalankan Kendaraannya dengan pelan. Sedangkan Kendaraan yang mengalami kerusakan pada mesin ataupun knalpotnya sehingga menimbulkan asap yang berlebihan dan atau menimbulkan kebisingan dilarang dijalankan. Setiap Kendaraan harus terdaftar dan mendapatkan surat kepemilikan Kendaraan dan surat tanda nomor Kendaraan lengkap dengan pelat tanda nomor Kendaraan yang harus dipasang pada setiap Kendaraannya.¹¹⁶

Untuk pemilik Kendaraan pribadi, pemilik Kendaraan yang dipakai untuk angkutan umum baik angkutan penumpang maupun angkutan barang, wajib memeriksa kondisi Kendaraannya kepada dinas terkait setiap enam bulan sekali dan harus mendapatkan tanda kelayakan jalan yang harus dipasang pada pelat tanda nomor Kendaraan yang masih berlaku. Pemilik Kendaraan perorangan wajib maupun perusahaan bertanggung jawab terhadap sesuatu yang terjadi atas penggunaan Kendaraan.¹¹⁷

¹¹⁵ *Ibid*, hal 150

¹¹⁶ *Ibid*, hal 151.

¹¹⁷ Prasetyo. (2004). *Selamat dalam Berlalu Lintas*. Suara Merdeka Press, hal 120.

Mengemudi (SIM) Kendaraan bermotor dan trailer yang dipakai di jalan umum harus dilengkapi pelat nomor kendaran dan surat tanda nomor Kendaraan. Mengemudikan Kendaraan bermotor harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan SIM harus selalu dibawa dan apabila ada pemeriksaan dari pihak berwajib harus diperlihatkan. Wilayah dimana Kendaraan berlokasi wajib dan bertanggung jawab atas penerbitan surat kepemilikan dan surat tanda nomor Kendaraan dari Kendaraan yang dimaksud. Demikian pula kepada para pengemudi yang menjadi warganya wajib dan bertanggung jawab atas penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM).¹¹⁸

Pengaturan dan pengawasan lalu lintas adalah bagian dari manajemen lalu lintas/*traffic management* dengan maksud untuk mengatur dan mengawasi atas gerakan Kendaraan dan orang pada jaringan jalan, dengan menggunakan seperangkat peraturan dan perlengkapan penunjangnya serta peralatan bantu, seperti lampu lalu lintas, rambu-rambu, marka jalan dan lain-lain. Sasaran atau tujuan dari pengaturan dan pengawasan ini adalah untuk meningkatkan keselamatan, kelancaran pergerakan/ mobilitas orang dan barang, efisiensi penggunaan ruang dan menciptakan kondisi lingkungan yang baik serta penghematan penggunaan energi.¹¹⁹

Hambatan kelalaian pengemudi dalam berlalu lintas dibagi menjadi faktor internal, seperti kondisi fisik dan mental pengemudi (kelelahan, mengantuk, mabuk, kurang terampil, kurang disiplin) dan faktor psikologis (kurang sadar hukum,

¹¹⁸ *Ibid*, hal 121.

¹¹⁹ *Ibid*, hal 122.

kurang memahami rambu, atau perilaku tidak aman seperti bermain ponsel). Faktor eksternal mencakup kondisi jalan (licin, berlubang, tidak rata), fasilitas jalan yang tidak memadai, dan perilaku pengemudi lain yang mengganggu.

1. Faktor Internal (dari Pengemudi)

Ini adalah hal-hal yang berasal dari diri pengemudi itu sendiri, seperti:

1) Kondisi Fisik dan Mental:

- a. Kelelahan, mengantuk, dan mabuk: mengurangi kewaspadaan dan kemampuan mengemudi.
- b. Kurangnya keterampilan: mengemudi atau pengalaman.

2) Psikologis dan Kognitif:

- a. Kurangnya pengetahuan dan kesadaran: akan peraturan, marka, dan rambu-rambu lalu lintas.
- b. Disiplin yang rendah: dan perilaku tidak tertib saat berkendara.
- c. Kecenderungan berperilaku tidak aman, seperti bermain telepon genggam saat mengemudi.

2. Faktor Eksternal (dari Lingkungan)

Ini adalah faktor-faktor di luar diri pengemudi yang dapat menyebabkan kelalaian:

1) Kondisi Infrastruktur dan Lingkungan Jalan:

- a. Jalan yang tidak layak: Jalan licin, bergelombang, tidak rata, atau adanya kerusakan lainnya.
- b. Fasilitas jalan yang kurang: Rambu-rambu yang terhalang, kurang jelas, atau tidak adanya penerangan yang memadai.

2) Interaksi Sosial dan Lingkungan:

- a. Perilaku pengemudi lain: Keberadaan pengemudi yang berperilaku tidak aman atau agresif di sekitar kita bisa mengganggu konsentrasi.
- b. Jumlah personil yang kurang: Kurangnya penegak hukum (Polisi) di lokasi tertentu dapat menciptakan rasa aman bagi pelanggar.

Jadi pengaturan dan pengawasan lalu lintas bukan dimaksudkan untuk memaksakan suatu pembatasan berlalu lintas di jalan raya, tetapi justru untuk memperbaiki dan menjamin, sejauh mungkin agar arus lalu lintas di jalan dapat berjalan dengan lancar, teratur, tertib dan aman/selamat. Monitoring dan pencatatan juga dilakukan di jalan-jalan biasa. Artinya, bukan simpang jalan. Selanjutnya dilakukan tabulasi data dan mempersiapkan analisa adata melalui serangkaian diskusi untuk sampai kepada kesimpulan. Kiranya perlu dilihat pula kemungkinan penggunaan jalan mengingat berbagai jenisnya serta jenis penggunaannya.¹²⁰

Meski ada papan peringatan dari pihak kepolisian atau sponsor yang mengingatkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas dengan berhenti ketika lampu lalu lintas menyala merah, namun pelanggaran cukup mencemaskan. Adakalanya

¹²⁰ *Ibid*, hal 123.

lampu mati sebagian. Akibatnya, pengendara yang kebagian lampu mati, menunggu pengguna jalan lain berhenti, baru berjalan. Bahayanya kalau tak sabar menanti, kecelakaan tak terhindarkan. Mengendarai Kendaraan dengan baik-baik, patuh pada tanda-tanda dan atau rambu lalu lintas, kecepatan sedang, berada di lajur kiri, ternyata tak menjamin keamanan dan keselamatan.¹²¹

Kendaraan besar, bus, truck dan kontainer, cenderung tidak mempedulikan Kendaraan yang kecil-kecil. Akibatnya, banyak Kendaraan yang harus dan terpaksa mengalah meskipun ia berada pada posisi yang benar. Mendahului dari sebelah kiri sangat banyak dilakukan oleh sepeda motor. Repotnya, sepeda motor demikian selain mendahului dari sebelah kiri dengan kecepatan tinggi, langsung memotong jalan dari Kendaraan lain, untuk mendahului dari sebelah kiri lagi pada Kendaraan di depan nyaris bagaikan akrobat yang berjalan zig-zag.¹²²

Dalam catatan kepolisian, kecelakaan yang menyebabkan kematian disebabkan oleh kelalaian manusia. Bukan oleh karena kondisi Kendaraan maupun kondisi jalan. Mendahului Kendaraan lain tanpa memperhitungkan kemungkinan datangnya Kendaraan dari depan merupakan kasus tertinggi. Penyebab berikut, karena mengemudi dalam keadaan mengantuk. Kasus berikut adalah menabrak Kendaraan yang berhenti di pinggir jalan. Kendaraan yang berhenti itu pun memang tidak memberikan tanda-tanda yang diwajibkan.¹²³

¹²¹ *Ibid*, hal 125.

¹²² *Ibid*, hal 126.

¹²³ *Ibid*, hal 127.

Bagaimanapun hambatan manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan amat domain. Penyebab dari hambatan lingkungan dan hambatan Kendaraan. Adapun yang dimaksud dengan penyebab hambatan manusia antara lain, mengemudi Kendaraan terlampau cepat, mengabaikan situasi lalu lintas, melamun, ditabrak dan atau menabrak Kendaraan lain, seringkali menjadi tabrakan beruntun, berlomba sepeda motor secara tidak resmi di jalan umum, lelah mengantuk, mengerem secara mendadak, menerobos lampu merah dan menelpon sambil mengemudi. Adapun penyebab lingkungan adalah hujan, jalan licin atau longsor, tikungan yang terlalu tajam, tidak ada lampu jalan atau mati, tidak ada petunjuk kecepatan maksimal, dan jalan rusak. Sedang penyebab pada Kendaraan, muatan berlebihan dalam berat maupun ukuran ban aus, sistem rem rusak, lampu depan atau belakang tidak hidup dan lain-lain.¹²⁴

B. Hambatan Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Khusus perkembangan teknologi transportasi, sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Dari berbagai macam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, transportasi daratlah yang cukup dominan. Hal ini ditandai dengan jumlahnya yang relatif lebih banyak bila dibandingkan dengan alat transportasi yang lain, mulai dari Kendaraan tanpa motor seperti sepeda, sampai Kendaraan yang bermotor canggih.

¹²⁴ *Ibid*, hal 128.

Kesemuanya tersebut tidak lain tujuannya adalah untuk mendukung mobilitas orang serta barang guna memperlancar proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara.¹²⁵

Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat dinegara kita, perlu diatur mengenai bagaimana dapat dijamin lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Peningkatan frekuensi pemakai jalan khususnya Kendaraan bermotor untuk berbagai keperluan pribadi atau umum secara tidak langsung bisa meningkatkan frekuensi kecelakaan lalu lintas. Perkembangan teknologi transportasi yang meningkat pesat, telah meningkatkan kecelakaan lalu lintas. Disatu sisi menyebabkan daya jangkau dan daya jelajah transportasi semakin luas, disisi lain menjadi penyebab kematian yang sangat serius dalam beberapa dekade terakhir.¹²⁶

Istilah tindak pidana dipakai dalam hukum pidana. Istilah ini, karena tumbuhnya dari pihak Kementerian Kehakiman, sering dipakai dalam perundang-undangan. Kata tindak lebih pendek dari pada kata perbuatan, tapi kata tindak tidak menunjuk kepada hal yang abstrak seperti perbuatan, tapi hanya menyatakan keadaan konkrit, sebagaimana halnya dengan peristiwa dengan perbedaan bahwa tindak adalah kelakuan, tingkah laku, gerak-gerik atau sikap jasmani seseorang. Djoko Prakoso mengatakan bahwa: Tindak pidana merupakan suatu pengertian

¹²⁵ C.S.T Kansil, (1995), *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta : Rineka Cipta, hal 95.

¹²⁶ *Ibid*, hal 96.

dasar dalam hukum pidana. Oleh karena itu memahami pengertian tindak pidana adalah penting sekali.¹²⁷

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLAJ) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.⁷ Terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hambatan, hambatan-hambatan tersebut seolah bekerja sama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Semakin menjadi ketika manusianya sendiri terlihat tidak begitu mementingkan keselamatan nyawanya buktinya banyak pengendara motor yang ugal-ugalan tanpa mengenakan helm atau pengendara mobil yang menyepelekan kegunaan dari sabuk pengaman.¹²⁸

Macam-macam hambatan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang antara lain:¹²⁹

1. Hambatan manusia.

Hambatan manusia merupakan hambatan yang paling dominan. Hampir semua kejadian kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku maupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pula

¹²⁷ *Ibid*, hal 97.

¹²⁸ *Ibid*, hal 98.

¹²⁹ *Ibid*, hal 99-100.

pura-pura tidak tahu. Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kealpaan berasal dari sikap batin dari seorang pengemudi Kendaraan, dalam hal ini kecelakaan juga bisa terjadi karena pengemudi Kendaraan saat mengendarai Kendaraan dalam keadaan mengantuk atau sedang sakit, sedang dibawah pengaruh alkohol sehingga tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

2. Hambatan Kendaraan.

Hambatan Kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan lalu lintas adalah fungsi rem dan kondisi ban. Hambatan tersebut diantaranya :

- a. Fungsi rem. Rem blong ataupun slip ini sudah pasti akan membuat Kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengendalikan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu melakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum bepergian.
- b. Kondisi ban. Bahayanya Kendaraan susah dikendalikan, bisa saja Kendaraan oleng dan terbalik karena beda ketinggian Kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

3. Hambatan jalan.

Hambatan jalan juga berperan penting dalam terjadinya suatu kecelakaan. Kondisi jalan yang tidak menentu seperti jalan yang berlubang dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan terutama Kendaraan bermotor. Selain itu kondisi jalan yang berliku seperti kondisi jalan yang ada di daerah pegunungan, jalan yang

gelap pada malam hari atau minimnya penerangan jalan dalam hal ini tidak jarang menimbulkan kecelakaan.

4. Hambatan lingkungan.

Hambatan ini khususnya dalam cuaca gelap pada malam hari dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi Kendaraan dalam mengendarai Kendaraannya sehingga sering terjadi kecelakaan. Pada musim kemarau yang berdebu juga membahayakan bagi pengguna jalan terutama Kendaraan roda dua. Pada keadaan berdebu konsentrasi mata pengendara berkurang sehingga menyebabkan kecelakaan. Jalan licin pada waktu hujan baik pengendara roda dua dan empat sering tergelincir atau terjadi selip, hal ini yang menyebabkan pengemudi Kendaraan kehilangan kendali sehingga terjadi kecelakaan. Kabut yang tebal dapat mengelabui mata seolah-olah tidak ada Kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, hal ini dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Di antara hambatan-hambatan tersebut hambatan manusia merupakan hambatan yang paling menentukan. Hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan Kendaraannya, kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian. Pasal 229 UULLAJ menggolongkan macam-macam kecelakaan yakni:¹³⁰

¹³⁰ *Ibid*, hal 102.

- (1) Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
- a. Kecelakaan lalu lintas ringan;
 - b. Kecelakaan lalu lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan lalu lintas berat.
- (2) Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.

Kesalahan pengemudi Kendaraan sering dapat disimpulkan tidak mempergunakan peraturan lalu lintas. Misalnya ia tidak memberi tanda akan membelok, atau ia mengendarai mobil tidak di jalur kiri, atau pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas pada Kendaraan lain yang datang dari

sebelah kiri, atau menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu lalu lintas.¹³¹

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi faktor internal, yaitu dari pengemudi seperti kelalaian, kelelahan, kurang pengalaman, dan kondisi kesehatan yang buruk, serta faktor eksternal, yang berasal dari lingkungan dan infrastruktur seperti kondisi jalan yang buruk (licin, berlubang), cuaca ekstrem, minimnya rambu lalu lintas, serta kondisi Kendaraan yang tidak layak.

1. Faktor Internal (Pengemudi)

Faktor-faktor ini berasal dari dalam diri pengemudi itu sendiri:

1) Kelalaian Pengemudi:

Tidak fokus, menggunakan ponsel saat berkendara, atau tidak memperhatikan rambu lalu lintas.

2) Kelelahan:

Kelelahan fisik atau mental dapat menurunkan konsentrasi dan kontrol Kendaraan, bahkan menyebabkan "micro sleep" atau tertidur saat mengemudi.

3) Kurang Pengalaman:

¹³¹ Wirjono Prodjodikoro,(1997), *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Eresco Bandung, hal. 80

Pengendara yang belum mahir belum memiliki keterampilan yang cukup untuk menghadapi kondisi jalan yang beragam.

4) Kondisi Kesehatan:

Masalah kesehatan tertentu bisa mempengaruhi kemampuan pengemudi untuk mengendalikan Kendaraan.

5) Pelanggaran Aturan Lalu Lintas:

Ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas seperti kecepatan tinggi atau melanggar rambu dapat menjadi pemicu kecelakaan.

2. Faktor Eksternal (Lingkungan dan Jalan)

Faktor-faktor ini berasal dari luar pengemudi dan lingkungannya:

1) Kondisi Jalan:

Permukaan jalan yang licin, berlubang, tidak rata, atau marka jalan yang memudar dapat menyulitkan pengemudi dan menyebabkan kehilangan kendali.

2) Kondisi Cuaca:

Cuaca buruk seperti hujan lebat, kabut, atau angin kencang dapat mengurangi visibilitas dan stabilitas Kendaraan.

3) Infrastruktur dan Fasilitas Jalan:

Kurangnya atau tidak memadainya rambu lalu lintas, penerangan jalan, serta desain tikungan yang tidak tepat juga dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

4) Kondisi Kendaraan:

Kendaraan yang tidak dalam kondisi baik atau tidak terawat juga dapat berkontribusi pada terjadinya kecelakaan.

5) Lingkungan Sekitar:

Faktor lingkungan lainnya seperti minimnya fasilitas keamanan di daerah rawan kecelakaan juga berperan.

Adanya kecelakaan merupakan hambatan kesalahan pengemudi dengan tidak adanya rasa hati-hati dan lalai mengemudikan Kendaraannya. Kesalahan pengemudi Kendaraan yang melakukan kealpaan yang mengakibatkan kematian dapat dikatakan bahwa orang itu telah melakukan tindak pidana. Berkaitan dengan masalah ini unsur kealpaan memainkan peranan penting, masalah-masalah kealpaan pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) telah di atur dalam Bab XXI dari buku II yang dimulai dari Pasal 359 sampai dengan pasal 361. Sanksi pidana bagi pengemudi Kendaraan yang karena kealpaannya menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 359 KUHPidana, yakni:¹³²

¹³² *Ibid*, hal 81.

“Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.

R. Soesilo dalam penjelasannya mengatakan bahwa: “matinya orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari kurang hati-hati atau lalainya terdakwa”.¹³³ Dengan demikian, bahwa yang menjadi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian ialah pengemudi Kendaraan karena tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum. Sifat melawan hukum tersebut memperlihatkan kesalahan dari pengemudi Kendaraan yang berbentuk kealpaan/kelalaian atau dengan kata lain tindakan tersebut tercela dan pelaku menyadari tindakan yang dilakukan tersebut. Menurut uraian pada Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan kematian, ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.¹³⁴

Hukum yang berlaku bahwa kesalahan seseorang dilihat dari faktor kejadian yang sebenarnya, faktor apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini dapat diungkapkan dari kronologis kejadian serta saksi mata yang melihat terjadinya kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas umumnya tidak terjadi akibat

¹³³ R. Soesilo, (1998), *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea Bogor, hal, 248.

¹³⁴ Moeljatno, (2003), *Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP)*, PT. Bumi Aksara, Jakarta, hal. 127

penyebab tunggal. Terdapat sejumlah hal yang secara simultan dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. beberapa di antaranya dapat didaftar berikut ini:¹³⁵

- a. Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat-obatan;
- b. Mengemudi secara ceroboh;
- c. Sakit atau lelah;
- d. Mengemudi tanpa surat izin Mengemudi yang sah;
- e. Pandangan terhalang;
- f. Kerusakan bagian dari Kendaraan;
- g. Kehilangan kendali akibat pergeseran muatan atau tekanan angin Keadaan lingkungan juga seringkali mempengaruhi jenis dan tingkat parah kecelakaan.

Berikut berbagai keadaan lingkungan yang mungkin menjadi pengaruh atau penyebab kecelakaan:

- a. Cuaca (cerah, berawan, hujan, berkabut, bersalju);
- b. Pencahayaan (terang, gelap, berdebu, lampu jalan);
- c. Permukaan jalan(kering, basah, bersalju, ber-es) Waktu berkendara sangat berpengaruh dalam jenis,tingkat parah korban dan faktor-faktor yang berkontribusi dalam menyebabkan kecelakaan.
- d. Kecelakaan yang terjadi pada malam hari saat arus lalu lintas relatif rendah,

¹³⁵ *Ibid*, hal 128.

Sering pula ditemui dalam beberapa tindak pidana kecelakaan lalu lintas yaitu tabrak lari. Tabrak lari pada umumnya merupakan istilah dengan pengertian bahwa pelaku dalam hal ini pengemudi Kendaraan meninggalkan korban kecelakaan lalu lintas dan tidak menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya. Pengemudi Kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 231 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:¹³⁶

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

Dengan demikian pengemudi Kendaraan karena keadaan memaksa tidak dapat menghentikan Kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, keadaan memaksa dalam hal ini dimaksudkan

¹³⁶ *Ibid*, hal 129.

bahwa situasi dilingkungan lokasi kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan diri pengemudi Kendaraan, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi Kendaraan yang tidak berdaya untuk memberikan pertolongan. Kealpaan pengemudi Kendaraan merupakan sesuatu yang sulit dihindarkan namun hendaknya selalu waspada ketika mengemudikan Kendaraan dengan membatasi hal-hal yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.¹³⁷

Dengan demikian pengemudi Kendaraan yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, diancam dengan hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun. Dalam penerapan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, maka semua unsur Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tersebut haruslah dapat dibuktikan disidang pengadilan. Walaupun memang harus diakui bahwa pembuktian ini bukanlah suatu hal yang mudah, bahkan sering menjadi kendala untuk menghukum pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam hal ini pengemudi Kendaraan.¹³⁸

Dalam Pasal 184 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana ditentukan bahwa alat bukti yang sah adalah keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk dan keterangan terdakwa. Dan untuk menentukan seseorang dapat dijatuhi hukuman pidana sekurang-kurangnya terdapat dua alat bukti yang sah (Pasal 183 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana). Khusus terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas, dengan adanya ketentuan Pasal 183 ini, maka semakin mudah saja untuk menuntut pelakunya. Oleh karena itu untuk dapat

¹³⁷ *Ibid*, hal 130.

¹³⁸ *Ibid*, hal 131.

memidana tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dibutuhkan adanya kecermatan termasuk saksi dalam hal ini mengeluarkan keterangan tentang keadaan korban dan keterangan tentang terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan kematian.¹³⁹

Sehingga keterangan saksi dalam kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas, memudahkan bagi pihak polisi untuk lebih cepat memeriksa kasus dan segera melimpahkan kasus tersebut ke Kejaksaan. Secara yuridis, kita mengetahui dimana Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana ancaman hukuman maksimal selama-lamanya lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, telah mendorong para pengemudi Kendaraan untuk tidak takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, sehingga banyak terjadi kecelakaan dalam beberapa dekade terakhir.¹⁴⁰

Dengan demikian, tanggung jawab pidana pengemudi Kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah paling lama lima tahun penjara atau kurungan paling lama satu tahun, apabila perbuatan tersebut memenuhi semua unsur-unsur pasal, atau dengan kata lain semua unsur-unsur Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yakni: barang siapa, karena kealpaannya, menyebabkan matinya orang lain, terbukti di sidang pengadilan. Ancaman hukuman paling lama lima tahun penjara atau

¹³⁹ Moertiono, R. J. (2022). *Execution of Objects of Mortgage Rights that Have Executorial Title Due to Default by the Debtor. International Journal Reglement & Society (IJS)*, 3(3), 309-315..

¹⁴⁰ *Ibid*, hal 133.

kurungan paling lama satu tahun dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban.¹⁴¹

Hakim sering menjatuhkan hukuman terlalu ringan terhadap terdakwa, seperti misalnya terdakwa hanya dijatuhi pidana penjara satu tahun, sehingga terdakwa tidak menjadi jera dan para pengemudi Kendaraan lainpun tidak menjadi takut dan tidak lebih berhati-hati dalam mengendarai Kendaraan sehingga masih banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian. Seperti kasus-kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian sampai diperiksa ditingkat pengadilan, pernah ditemui seorang pengemudi Kendaraan dihukum delapan bulan penjara.¹⁴²

Hal ini tentu sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hukuman yang dijalani sebenarnya tidak sebanding dengan perbuatannya dan derita yang dialami keluarga korban seumur hidup. Padahal secara yuridis tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 KUHPidana dengan ancaman hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun dimaksudkan untuk mencegah terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan akan menimbulkan tekanan psikologis kepada para pengemudi Kendaraan lainnya agar takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas.¹⁴³

¹⁴¹ *Ibid*, hal 134.

¹⁴² *Ibid*, hal 135.

¹⁴³ *Ibid*, hal 136.

C. Hambatan Pengemudi Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas

Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. Istilah “pelanggaran” adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya. Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.¹⁴⁴

Pelanggaran menurut Sudarto, “*wetsdelict*, yakni perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana, misalnya memparkir motor di sebelah kanan jalanan”. Pengertian pelanggaran tersebut berbeda dengan pendapat Wirjono Prodjodikoro, yang mengartikan pelanggaran sebagai “perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, yang berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum”.¹⁴⁵

Sementara itu pengertian secara *limitative* tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas tidak ditemukan di dalam pengertian umum yang

¹⁴⁴ Hariandja. 2002. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: PT. Airlangga, hal 80.

¹⁴⁵ Sudarto, (1990), *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, hal. 57.

diatur Pasal 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro, pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.¹⁴⁶

Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut: Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan.¹⁴⁷

Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi Kendaraan umum atau Kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang

¹⁴⁶ Wirjono Prodjodikoro, (2003), *Asas-asas Hukum Pidana*,: Refika Aditama, Bandung, hal.28

¹⁴⁷ Bambang Poernomo, (2002), *Asas-Asas Hukum Pidana*,: Ghalia Indonesia, Jakarta, hal.40.

merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya.¹⁴⁸

Hambatan internal pengemudi adalah faktor-faktor dari diri pengemudi sendiri, seperti kelelahan, stres, emosi, atau kurangnya konsentrasi akibat penggunaan ponsel, yang mengurangi kewaspadaan dan kemampuan mengemudi. Hambatan eksternal meliputi kondisi Kendaraan yang tidak baik, kondisi jalan yang buruk (berlubang, licin), dan cuaca buruk seperti hujan yang dapat menyebabkan kehilangan kendali.

1. Hambatan Internal Pengemudi

Faktor-faktor internal adalah kondisi atau perilaku dari dalam diri pengemudi yang memengaruhi keselamatan berkendara.

1) Kondisi Fisik:

- a. Kelelahan: Merupakan salah satu penyebab utama kecelakaan karena mengurangi kewaspadaan dan kemampuan mengemudi.
- b. Kondisi Tidak Fit: Mengemudi dalam keadaan sakit atau tidak sehat dapat mengganggu konsentrasi.

2) Kondisi Mental dan Emosional:

¹⁴⁸ Rondlon Naning,. (2003), *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*,: Bina Ilmu, Jakarta, hal 51.

- a. Stres dan Emosi: Pengemudi yang stres atau marah sulit menjaga emosi dan fokus, misalnya tidak bisa menahan diri saat macet atau tidak menegur pengemudi lain.
- b. Kehilangan Konsentrasi: Penggunaan ponsel saat mengemudi sangat mengganggu konsentrasi dan dapat berujung pada kecelakaan.

3) Perilaku Berisiko:

- a. Mengemudi dalam Keadaan Mabuk: Konsumsi alkohol atau zat terlarang lainnya sangat berbahaya dan mengurangi kemampuan mengemudi.
- b. Melanggar Rambu dan Aturan: Tindakan seperti mengebut atau tidak mematuhi rambu lalu lintas meningkatkan risiko kecelakaan.

2. Hambatan Eksternal

Faktor eksternal adalah kondisi lingkungan atau faktor di luar diri pengemudi yang dapat memicu kecelakaan.

1) Kondisi Kendaraan:

Kendaraan Tidak Prima: Kondisi Kendaraan yang tidak baik, misalnya rem yang tidak berfungsi baik atau ban yang aus, dapat menyebabkan kecelakaan.

2) Kondisi Jalan dan Lingkungan:

- a. Jalan yang Rusak: Kondisi jalan yang buruk seperti lubang atau permukaan yang tidak rata dapat membuat pengemudi kehilangan kendali.
- b. Marka Jalan Memudar: Marka jalan yang tidak jelas mengurangi kejelasan jalur bagi pengemudi.
- c. Bahan Tumpah di Jalan: Ketersediaan oli, bahan bakar, atau bahan licin lainnya di jalan juga bisa berbahaya.

3) Faktor Cuaca:

Hujan: Hujan lebat membuat jalan menjadi licin dan mengurangi jarak pandang, membuat Kendaraan lebih sulit dikendalikan.

4) Kondisi Pengendara Lain:

Pengendara yang Lambat atau Agresif: Pengendara lain yang lambat atau terlalu agresif dapat menciptakan situasi berbahaya.

Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya. Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan Kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan

pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).¹⁴⁹

Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut. hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuh kembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.¹⁵⁰

Pelanggaran-pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Peradilan sederhana dan cepat sesuai diterapkan untuk pelanggaran lalu lintas karena pada saat terjadi pelanggaran lalu lintas baik dari pelanggar, barang bukti, maupun penyidik (kepolisian) sudah berada ditempat kejadian perkara, sehingga penyidik (kepolisian) dapat langsung menjatuhkan

¹⁴⁹ Farouk Muhammad, (2000), *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta. hal. 33

¹⁵⁰ *Ibid*, hal 34.

sanksi sesuai dengan pasal pelanggaran pelaku yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan.¹⁵¹

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang terdapat dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas masih berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagaimana termasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut.¹⁵²

Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah :¹⁵³

- 1) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.
- 2) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- 3) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- 4) Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi. Dalam pelanggaran lalu lintas, penyelesaian perkara dilakukan

¹⁵¹ *Ibid*, hal 37.

¹⁵² *Ibid*, hal 38.

¹⁵³ *Ibid*, hal 40-41.

dengan menggunakan surat-surat isian (formulir) yang terdiri dari lima lembar, yakni :

- a. Lembar berwarna merah untuk pelanggar.
- b. Lembar warna putih untuk pengadilan.
- c. Lembar warna hijau untuk kejaksaaan negeri.
- d. Lembar berwarna biru untuk bagian administrasi lalu lintas kepolisian.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang terdapat dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut.¹⁵⁴

- a) Pasal 279 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalulintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidanakurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- b) Pasal 280 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

¹⁵⁴ *Ibid*, hal 44-45.

- c) Pasal 281 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- d) Pasal 285 Ayat (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih diJalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan Kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- e) Pasal 288 Ayat (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- f) Pasal 288 Ayat (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan

pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya 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 lalai pelaku tersebut.”¹⁵⁵

Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak oleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut. Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straf recht* yang di singkat dengan W.v.S. (*Smidt* 1-825) adalah sebagai berikut: “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak

¹⁵⁵ *Ibid*, hal 48.

kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya.¹⁵⁶

Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekeliruhannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu. Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi.¹⁵⁷

Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan". Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesalahan yang berlainan jenis daripada kealpaan. Dasarnya adalah sama, yaitu:¹⁵⁸

1. Adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana;
2. Adanya kemampuan bertanggung jawab
3. Tidak ada alasan pemaaf.

¹⁵⁶ *Ibid*, hal 49.

¹⁵⁷ *Ibid*, hal 50.

¹⁵⁸ *Ibid*, hal 51.

Dalam kesengajaan sikap batin orang menentang larangan, sedangkan dalam kealpaan kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang. Dengan mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan, maka dikatakan pula bahwa sikap batin yang demikian itu adalah berwarna. Artinya selalu kita hubungkan dengan sikap batin terhadap perbuatan yang dipandang dari sudut hukum adalah keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna dari kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat”, dengan kata lain tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”.¹⁵⁹

¹⁵⁹ *Ibid*, hal 52.

BAB IV

**KEBIJAKAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP
KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS**

**A. Kebijakan Pertanggungjawab Pidana Pengemudi Kendaraan Dalam
Kecelakaan Lalu Lintas**

Kesengajaan sikap batin orang menentang larangan, sedangkan dalam kealpaan kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang. Dengan mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan, maka dikatakan pula bahwa sikap batin yang demikian itu adalah berwarna. Artinya selalu kita hubungkan dengan sikap batin terhadap perbuatan yang dipandang dari sudut hukum adalah keliru.¹⁶⁰

Teori kepastian hukum adalah pelaksanaan dan penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan terjadi jika melakukan tindakan hukum itu, kepastian sangat diperlukan untuk mewujudkan keadilan. Yang disebut sebagai keinginan hukum di sini tidak lain adalah pikiran-pikiran pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum itu. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna dari kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat

¹⁶⁰ Hidayat Tapran, *Op cit*, hal 157.

jahat”, dengan kata lain tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”.¹⁶¹

Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruhan. Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus. Menurut *Noyon-Langemeyer*: “kealpaan adalah suatu struktur yang sangat susah diartikan. Dia mengandung dalam satu pihak kekeliruhan dalam perbuatan lahir dan menunjuk kepada keadaan batin yang tertentu, dan dilain pihak keadaan batinnya itu sendiri”.¹⁶²

Selanjutnya dikatakan, jika dimengerti demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan. Antara kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis. Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya ke alpaan itu.¹⁶³

¹⁶¹ *Ibid*, hal 158.

¹⁶² *Ibid*, hal 159.

¹⁶³ *Ibid*, hal 160.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum dibidang lalu lintas, bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara profesional, hal ini bisa dilihat dari beberapa hal sebagai berikut :¹⁶⁴

a. Metode Penegakan Hukum

- 1) Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 belum dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana pasal 273 sampai dengan pasal 317 maupun pasal-pasal yang mengatur tentang Pendidikan pengemudi seperti yang tertera pada pasal 78 sampai dengan pasal 79 juncto pasal 87 sampai dengan pasal 89.
- 2) Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.
- 3) Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan.
- 4) Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum

¹⁶⁴ Farouk Muhammad, *op cit*, hal 210-211.

masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).

- 5) Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundangundangan.
- 6) Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.

b. Sikap Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah "penegak hukum" adalah luas sekali, oleh karena, mencakup mereka, yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum. Di dalam tulisan ini, maka dimaksudkan dengan penegak hukum akan dibatasi pada kalangan yang secara langsung berkecimpung dalam bidang penegakan hukum yang tidak hanya mencakup "*law enforcement*", akan tetapi juga "*peace maintenance*". Kiranya sudah dapat diduga kalangan tersebut mencakup mereka yang bertugas di bidang-bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan pemasyarakatan.¹⁶⁵

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict* "dan *conflict of roles*). Kalau di dalam

¹⁶⁵ *Ibid*, hal 212.

kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*). Menurut Megawati Soekarno Putri di samping hambatan masyarakat peta permasalahan penegakan hukum, sangat dipengaruhi oleh kondisi badan-badan yang berada di bawah pemerintah, lembaga peradilan, dan kegiatan profesi kepengacaraan, yang masing-masing tunduk pada undang-undang yang mengaturnya.¹⁶⁶

Adapun sikap penegak hukum lalu lintas adalah sebagai berikut:¹⁶⁷

1. Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum.
2. Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
3. Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur *Criminal Justice System* (CJS).
4. Pelaksanaan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Departemen Perhubungan/LLAJR terhadap pelanggaran yang sesuai

¹⁶⁶ Kunarto, (2007), *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, Hal 45

¹⁶⁷ *Ibid*, hal 46-47.

dengan kewenangannya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.

5. Penanganan dan pengelolaan trayek angkutan umum baik angkutan umum antar propinsi maupun trayek didalam satu propinsi sering menimbulkan terjadinya protes akibat adanya tumpang tindih perijinan trayek serta tidak rasionalnya pemberian trayek pada daerah tertentu dengan dalih otonomi daerah.
6. Traffic Education belum dilaksanakan dengan baik dan kontinyu.
7. Proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.

c. Sarana dan Prasarana

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya. Adapun beberapa hal tentang sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan keselamatan lalu lintas adalah sebagai berikut:¹⁶⁸

1. Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain :

¹⁶⁸ *Ibid*, hal 50.

- a. Perlengkapan jalan seperti : rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang.
 - b. Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman.
 - c. Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
2. Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
 3. Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturan yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.
 4. Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah/badan koordinasi dibidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

Untuk melihat apakah 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 menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan. Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu.¹⁶⁹

Maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukannya itu dilakukan dengan sengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan *willens en wetens*. Yang dimaksudkan disini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan *willens* atau haruslah menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur *wettens* atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat. Disini dikaitkan dengan teori kehendak yang dirumuskan oleh Von Hippel maka dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan sengaja adalah kehendak membuat suatu perbuatan dan kehendak untuk menimbulkan suatu akibat dari perbuatan itu atau akibat dari perbuatannya itu yang menjadi maksud dari dilakukannya perbuatan itu.¹⁷⁰

Jika unsur kehendak atau menghendaki dan mengetahui dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan tidak dapat dibuktikan dengan jelas secara materiil karena memang maksud dan kehendak seseorang itu sulit untuk dibuktikan secara materiil maka pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam pelaku melakukan tindakan melanggar hukum sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan kepada si pelaku seringkali hanya dikaitkan dengan keadaan serta

¹⁶⁹ *Ibid*, hal 51.

¹⁷⁰ *Ibid*, hal 52.

tindakan si pelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut.¹⁷¹

Disamping 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*. Dimana dalam unsur ini hambatan terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati. Wilayah culpa ini terletak diantara sengaja dan kebetulan. Kelalaian ini dapat didefinisikan sebagai apabila seseorang melakukan sesuatu perbuatan dan perbuatan itu menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang, maka walaupun perbuatan itu tidak dilakukan dengan sengaja namun pelaku dapat berbuat secara lain sehingga tidak menimbulkan akibat yang dilarang oleh undang-undang, atau pelaku dapat tidak melakukan perbuatan itu sama sekali.¹⁷²

Dalam culpa atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undang-undang. Maka dari uraian tersebut diatas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan

¹⁷¹ *Ibid*, hal 53.

¹⁷² Eddy, T. (2022). *Juridical Overview and Impact Factors for The Construction of Substances in Electricity Companies in Indonesia*. *Calitatea*, 23(188), 99-102.

antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu, maka hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu.¹⁷³

Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi Kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara 5 paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sedangkan Pasal 360:¹⁷⁴

- (1) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
- (2) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatankejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping

¹⁷³ Kunarto *Op Cit*, hal 55.

¹⁷⁴ *Ibid*, hal 57.

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. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak oleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut.¹⁷⁵

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straffright* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut: “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besar berbahaya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaaannya.¹⁷⁶

¹⁷⁵ *Ibid*, hal 58.

¹⁷⁶ Moertiyono, R. (2020). *Rekontruksi Kebijakan Sanksi Hukum Terhadap Pemusnahan Barang Bukti Penangkapan Ikan Secara Ilegal (Illegal Fishing) Berbasis Nilai Kesejahteraan Nelayan Kecil (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang)*.

Kekeliruan terletak pada salah fikir atau pandang, yang seharusnya dihindari. Dalam hal kedua terletak pada tidak mempunyai fikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang berbahaya. Contoh dari kemungkinan pertama adalah mengenai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melalui jalan yang ramai, karena dia percaya pandai menyetir motor dan yakin tidak akan nabrak, tapi kemudian dia menabrak seseorang. Seharusnya perbuatan itu dihindari olehnya, karena kurang berhati-hatinya tabrakan tersebut tidak terelakan. Dengan pengertian contoh diatas, maka diletakan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena perbuatannya tadi.¹⁷⁷

Hubungan ini seharusnya tidak perlu ada dalam psyche seseorang, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psikologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada. Hubungan batin ini diperlukan untuk dapat mempertanggungjawabkan terhadap timbulnya akibat yang dilarang. Meskipun pada umumnya bagi kejahatankejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359:

¹⁷⁷ Ikhsan,(2009), *Lalu Lintas dan Permasalahannya*, Yogyakarta : Pustaka Mandiri, hal 39.

“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.

Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat :

- (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak boleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut.
- (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut.

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straffright* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut: “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaaannya.”¹⁷⁸

¹⁷⁸ *Ibid*, hal 40.

B. Upaya Pencegahan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Perkembangan transportasi darat telah semakin mempermudah mobilitas masyarakat dari satu daerah ke daerah lain, namun di sisi lain seperti yang terlihat hampir di semua kota-kota besar telah berdampak pada munculnya berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang dari waktu ke waktu semakin kompleks. Tingkat kesadaran hukum masyarakat sebagai pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap individu serta bagaimana penerapannya di jalan raya sehingga permasalahan yang timbul antara lain mengenai hambatan penyebab dalam kecelakaan lalu lintas dan pencegahan yang diperlukan terhadap kecelakaan.¹⁷⁹

Tingkat kesadaran hukum masyarakat sebagai pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap individu, serta bagaimana penerapannya di jalan raya. Manusia sebagai pemakai jalan sangat menentukan terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Pasal 1 angka 24 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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 benda.”¹⁸⁰

¹⁷⁹ Suwardjoko P. Warpani, (2002), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung : ITB, hal 87.

¹⁸⁰ *Ibid*, hal 89.

Pemerintah, dalam hal ini petugas hukum terutama pihak kepolisian, khususnya polisi lalu lintas, telah melakukan berbagai upaya, baik yang bersifat preventif maupun represif, untuk mencegah atau mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas di jalan. “Salah satu permasalahan lalu lintas yang perlu mendapatkan perhatian serius adalah kecelakaan lalu lintas, yang biasanya selalu berawal dari adanya pelanggaran lalu lintas.”¹⁸¹

Gambaran bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengindikasikan ada hubungan yang cukup signifikan antara perilaku kejadian kecelakaan dengan karakteristik lalu lintasnya. Contoh, di jalan perkotaan pada umumnya yang terlibat kecelakaan terbesar adalah grup pengendara sepeda motor, pejalan kaki dan sepeda (*vulnerable road user*) yang bisa mengakibatkan tingkat kefatalan, sedangkan untuk kecelakaan di luar kota (jalan antar kota), seperti daerah pada jalur Pantura menunjukkan gambaran mengindikasikan dominasi dengan keterlibatan Kendaraan roda empat ke atas dengan tingkat kefatalan yang juga mengkhawatirkan.¹⁸²

Kecelakaan berkaitan dengan karakteristik lalu lintas, dianggap cukup menarik untuk menjadi pilihan penetapan lokasi studi dalam menentukan besaran biaya kecelakaan ini, terutama berkaitan dengan tingkat luka (fatal, luka berat, luka ringan dan kerusakan) dan lokasi kejadian (antar kota dan dalam kota).” Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian karena kelalaian sehingga sebenarnya dapat dilakukan pencegahan. Kabupaten Bogor merupakan jalur Kendaraan yang sering

¹⁸¹ *Ibid*, hal 90.

¹⁸² *Ibid*, hal 91.

terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan banyak korban, maka Polres Bogor harus melakukan upaya-upaya untuk menekan kecelakaan terjadi dengan pencegahan yang serius guna menurunkan kecelakaan lalu lintas dalam rangka mewujudkan pengguna jalan yang baik, tertib dan berdisiplin dalam berkendara di jalanraya.¹⁸³

Klasifikasi suatu peristiwa yang tidak terduga dan tidak terencana atau tidak disengaja, sering dengan kurangnya niat atau kebutuhan. Kecelakaan umumnya berkonotasi negatif yang mungkin telah dihindari atau dicegah telah keadaan menjelang kecelakaan itu telah diakui, dan ditanggapi, sebelum kejadian tersebut. Sedangkan definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah “suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana menimbulkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan.”¹⁸⁴

Berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan (casualitas) dibedakan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu :¹⁸⁵

1. Korban meninggal dunia atau mati (*fatality killed*);
2. Korban luka-luka berat (*serious injury*);
3. Korban luka-luka ringan (*slight injury*).”

¹⁸³ *Ibid*, hal 92.

¹⁸⁴ *Ibid*, hal 93.

¹⁸⁵ *Ibid*, hal 94.

Klasifikasi kecelakaan pada dasarnya dibuat berdasarkan tingkat keparahan, dengan demikian klasifikasi kecelakaan lalu lintas dibagi dalam 4 (empat) macam kelas, yaitu sebagai berikut :¹⁸⁶

1. Klasifikasi berat (*fatality accident*), apabila terdapat korban yang mati (meskipun hanya satu orang) dengan atau korban luka-luka berat atau ringan.
2. Klasifikasi sedang, apabila tidak terdapat korban yang mati namun dijumpai sekurang- kurangnya satu orang yang mengalami luka berat.
3. Klasifikasi ringan, apabila tidak terdapat korban mati atau luka-luka berat, dan hanya dijumpai korban yang luka-luka ringan saja.
4. Klasifikasi lain-lain (kecelakaan dengan kerugian material saja), yaitu apabila tidak ada manusia yang menjadi korban, hanya berupa kerugian material saja baik berupa kerusakan Kendaraan, jalan, ataupun fasilitas lainnya.

Penanganan lalu lintas dapat dipresentasikan melalui beberapa indikator. Bahwa indikator tersebut berdasarkan peraturan hukum yang berlaku yakni UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya. Kinerja kepolisian dalam penanganan lalu lintas dapat dipresentasikan melalui Responsivitas, Responsibilitas, Akuntabilitas dan Transparansi.¹⁸⁷

¹⁸⁶ *Ibid*, hal 95.

¹⁸⁷ Harianto, J. (2004). *Perencanaan Persimpangan Tidak Sebidang pada Jalan Raya*. Medan: Universitas Sumatera Utara, hal 114.

1. Responsivitas

Indikator responsivitas digunakan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan Polres Bogor dalam menangani kecelakaan lalu lintas. Terlebih untuk mengetahui kinerja Polres Bogor dalam penanganan kecelakaan lalu lintas, khususnya dalam hal daya tanggap (respon) dalam mengenali dan memenuhi kebutuhan masyarakat yang mengalami kecelakaan lalu lintas sebagai pengguna layanan. Penanganan kecelakaan yang dilakukan oleh kepolisian merupakan sebuah pelayanan yang diberikan kepada masyarakat yang membutuhkan. Penanganan kecelakaan dengan sigap dan cepat pada suatu kecelakaan merupakan suatu tuntutan yang harus dipenuhi oleh petugas agar mendapatkan citra yang lebih baik pada masyarakat.¹⁸⁸

2. Responsibilitas

Responsibilitas merupakan salah satu indikator dari kinerja yang menunjukkan kesesuaian antara penanganan kecelakaan di lapangan dengan prosedur atau peraturan hukum yang berlaku, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya. Responsibilitas dapat menjelaskan apakah penanganan kecelakaan yang dilakukan telah sesuai atau belum. Indikator responsibilitas digunakan untuk mengetahui bagaimana pelayanan yang diselenggarakan telah sesuai dengan peraturan yang ada dan apakah dalam penanganan kecelakaan telah sesuai dengan prosedur sesuai dengan peraturan. Responsibilitas diharapkan dapat diwujudkan dalam penanganan kecelakaan lalu lintas. Peranan dalam penanganan

¹⁸⁸ *Ibid*, hal 115.

kecelakaan lalu lintas, yaitu sebagai penyidik, sehingga penyidik berkewajiban melakukan serangkaian tindakan penyidikan dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti, sehingga dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana terjadi dan guna menemukan tersangkanya.¹⁸⁹

3. Akuntabilitas

Akuntabilitas menunjukkan seberapa jauhkah penyelenggaraan pelayanan publik dapat dipertanggung jawabkan, baik secara langsung maupun tidak langsung dan serta pertanggungjawaban kepada pemerintah sesuai dengan perundang-undangan yang ada. Akutabilitas digunakan sebagai indikator yang menunjukkan kesesuaian antara penanganan kecelakaan lalu lintas yang diberikan nilai atau norma yang ada dan berkembang di masyarakat. Akuntabilitas dalam penanganan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan dapat dilihat dari proses penyelenggaraan pelayanan terhadap pengguna layanan. Proses penyelenggaraan pelayanan yang diberikan oleh petugas menurut salah satu pengguna layanan sudah cukup bagus.¹⁹⁰

4. Transparansi

Transparansi merupakan salah satu indikator yang dapat digunakan dalam mengukur kinerja instansi publik. Transparansi adalah keterbukaan dalam menyelenggarakan proses pelayanan publik dengan menginformasikan prosedur dan biaya yang harus dikeluarkan secara terbuka. Ukuran keterbukaan atau transparansi

¹⁸⁹ *Ibid*, hal 118.

¹⁹⁰ *Ibid*, hal 120.

dengan melalui penyimpanan informasi dan hal lain yang berkaitan dengan proses penanganan kecelakaan wajib dilakukan oleh Polres Bogor. Dengan menginformasikan secara terbuka, mudah diketahui dan dipahami maka publik pengguna layanan publik pun paham, hal ini sesuai dengan Pasal 9 ayat 4 UU No 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, bahwa kewajiban menyebarluaskan informasi publik disampaikan dengan cara yang mudah dijangkau oleh masyarakat dan dalam Bahasa yang mudah dipahami.¹⁹¹

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan masalah yang serius karena telah menjadi penyebab kematian ketiga tertinggi setelah penyakit jantung koroner dan penyakit *tuberculosis* (TBC). Ditinjau dari jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas per juta penduduk, Indonesia dilaporkan mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga lebih dari 80 persen. Di Indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya (Republika.co.id). Data ini tentu sangat memprihatinkan karena kecelakaan tidak saja menyebabkan kematian tetapi juga dapat menyebabkan kecacatan dan beban ekonomi yang besar bagi korban maupun keluarganya.¹⁹²

Terkait dengan informasi tentang aspek-aspek kognitif dan aspek afektif, khususnya tentang kesalahan dalam aspek rekognisi (*recognition error*), kesalahan dalam membuat keputusan (*decision error*), dan kesalahan dalam melakukan tindakan (*performance error*), maupun kelalaian lainnya, melalui wawancara

¹⁹¹ *Ibid*, hal 122.

¹⁹² Munawar, A. (2020). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Jogjakarta: Beta Offset, hal 134.

kepada pelaku ditanyakan informasi tentang apa yang mereka pikirkan, mereka rasakan, mereka lakukan ketika peristiwa kecelakaan terjadi, dan kekeliruan atau kesalahan yang mereka lakukan.¹⁹³

Menurut pelaku pengendara sepeda motor, mereka tidak memikirkan atau tidak menyadari bahwa Kendaraan yang didepan atau disampingnya mengurangi kecepatan untuk memberi kesempatan pada orang lain/Kendaraan lain menggunakan jalan (menyeberangi jalan). Menghadapi situasi yang tidak diduga tersebut pelaku merasa kaget dan berusaha mengerem serta membanting kemudi, tetapi sudah terlambat dan akhirnya menabrak. Setelah menyadari kecelakaan yang terjadi pelaku menghampiri korban untuk melihat apa yang dialami oleh korbannya. Menurut salah satu partisipna, jalan yang dilalui situasinya cukup sepi dan sedang gerimis, sedang menurut pengendara lainnya kondisi jalan yang dilalui cukup ramai. Hal ini menunjukkan bahwa pada situasi jalan yang ramaipun pengendara kurang memperhatikan kemungkinan bahaya yang dapat terjadi. Bahkan terhadap kecelakaan yang dialami, pelaku yang menabrak penyeberang jalan menyatakan bahwa Kendaraan lainlah yang bertanggung jawab terhadap terjadinya kecelakaan yang dialaminya.¹⁹⁴

Gambaran yang berbeda diperoleh dari hasil wawancara dengan partisipan pengendara Kendaraan roda empat. Oleh dua partisipan dikemukakan bahwa kecelakaan terjadi pada saat hari masih terang dan situasi jalan cukup ramai. Pada

¹⁹³ Asvina, D. A., Moertiono, R. J., & Minin, A. R. (2025). *Optimalisasi Peran Jaksa Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Perikanan Pada Pelaksanaan Penuntutan*. *Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum*, 6(1), 151-156..

¹⁹⁴ *Ibid*, hal 136.

seorang partisipan (sebut saja pengendara A), kecelakaan yang dialami karena rem Kendaraannya tidak berfungsi/ Ia menyadari bahwa rem tiba-tiba ketika didepannya terlihat banyak pedagang asongan. Ia berusaha mengerem Kendaraannya tetapi tidak berhasil menghentikannya.¹⁹⁵

Maka ia berusaha membanting kemudi walaupun tidak berhasil menghindari kecelakaan menabrak kerumunan orang karena jaraknya sudah sangat dekat. Menurutny pada saat sebelum kejadian kecelakaan kondisi rem Kendaraannya tidak bermasalah. Berbeda dengan pengendara A, kecelakaan yang dialami oleh pengendara B terjadi di tanjakan. Ia melihat sepeda motor di depannya melambatkan laju kecepatannya.¹⁹⁶

Menurut partisipan, ia sesungguhnya sudah sangat mengenal jalur yang dilewatinya tersebut. Pengemudi lain, yaitu pengemudi C dan D menyatakan bahwa kecelakaan terjadi disore dan malam hari. Pengemudi C menyatakan bahwa kecelakaan terjadi tanpa disadarinya, bahwa tiba-tiba Kendaraannya sudah melewati garis pembatas jalan, dan Kendaraannya berhenti setelah menabrak sepeda motor dan tembok pagar sebuah bangunan. Pengendara D mengalami kecelakaan pada saat hari sudah malam dan penerangan jalan hampir tidak ada, Dalam jalanan yang gelap tiba-tiba ia melihat ada motor yang jaraknya sudah sangat dekat sehingga ia tidak sempat lagi menginjak rem. Ketika itu pengendara mengatakan bahwa dirinya baru menyelesaikan pekerjaan yang cukup berat.¹⁹⁷

¹⁹⁵ *Ibid*, hal 137.

¹⁹⁶ *Ibid*, hal 138.

¹⁹⁷ *Ibid*, hal 140.

Dari uraian partisipan diketahui bahwa mereka pada umumnya tidak memperkirakan/ mengantisipasi bahwa akan ada orang menyeberang, atau ada kerumunan orang, atau ada Kendaraan lain yang bisa muncul tiba-tiba. Mereka tidak memperhitungkan dengan cermat antara jarak dan kecepatan Kendaraan untuk dapat berhenti dengan baik pada titik yang diperlukan untuk terhindar dari kecelakaan. Berbagai kesalahan atau kelalaian tersebut merupakan tipe kesalahan yang tergolong sebagai *recognition error*.¹⁹⁸

Menghadapi situasi yang tiba-tiba, para responden menyatakan bahwa mereka umumnya melakukan tindakan menyalip Kendaraan di depannya dari lajur kiri tanpa mengurangi kecepatan, atau cenderung menginjak rem ketika jarak dengan obyek yang ditabraknya sudah sangat dekat. Kelalaian ini merupakan kelalaian yang tergolong sebagai *decision error*. Kesalahan lain yang juga mendukung terjadinya kecelakaan adalah kondisi Kendaraan yang kurang baik, dan adanya muatan yang berlebihan.¹⁹⁹

Mengacu pada model *situation awareness* yang dikemukakan oleh Endsley, maka dari uraian para partisipan pada umumnya dapat dikatakan bahwa terjadi kelalaian sejak pada tahap awal, yaitu kesadaran akan situasi yang dihadapi, baik pada level 1 yaitu mempersepsi situasi disekitar Kendaraannya (misalnya Kendaraan didepan atau disampingnya melambat), level 2 yaitu memahami situasi, (misalnya Kendaraan disamping/didepannya melambat karena ada hambatan di

¹⁹⁸ Bambang Susantono, *Op cit*, hal 121

¹⁹⁹ *Ibid*, hal 122.

depan Kendaraan tersebut), dan pada level 3 yaitu menempatkan posisi dirinya (misalnya beada dalam kondisi berbahaya atau harus hati-hati).²⁰⁰

Pengalaman untuk mengendarai sepeda motor dengan cara tidak aman selama ini tidak pernah mendapatkan sangsi keras, maka ketika dia menghadapi situasi jalan dialihkan, maka dengan mudahnya ia akan menerobos jalan yang sedang ditutup itu. Dengan demikian pengenalan dan penanaman cara mengemudi/mengendara yang aman sudah harus ditekankan sejak awal seseorang belajar mengemudi/mengendara di jalan raya.²⁰¹

C. Penerapan Strategi Kebijakan Soaial Dalam Upaya Meminimalisir Angka Kecelakaan

Strategi kebijakan sosial dalam meminimalisir angka kecelakaan dapat menghasilkan lulusan yang sesuai dengan kebutuhan pasar tenaga kerja terutama di daerah pelosok desa. Kebijakan sosial dapat dilihat dari tiga sudut pandang, yakni kebijakan sosial sebagai proses, sebagai produk dan sebagai kinerja atau pencapaian. Pertama, sebagai suatu proses kebijakan sosial merujuk pada tahapan perumusan kebijakan dalam kaitannya dengan variabel-variabel sosio politik dan metodologik.²⁰²

Kebijakan sosial merupakan tahapan untuk membuat sebuah rencana tindakan yang dimulai dari pengindentifikasian kebutuhan, penetapan alternatif-alternatif tindakan, penyeleksian strategi-stategi kebijakan, sampai pada evaluasi-

²⁰⁰ *Ibid*, hal 123.

²⁰¹ *Ibid*, hal 125.

²⁰² Edi Suharto. (2008). *Kebijakan Sosial Sebagai kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta. Hal 109.

evaluasi terhadap pengimplimentasian kebijakan. Kedua, sebagai suatu produk kebijakan sosial dianggap sebagai hasil dari proses perumusan kebijakan atau perencanaan sosial. Kebijakan sosial mencakup segala bentuk peraturan, perundang-undangan atau proposal program yang berfungsi sebagai pedoman dalam melaksanakan berbagai kegiatan atau proyek. Ketiga, sebagai suatu kinerja kebijakan sosial dianggap sebagai deskripsi atau evaluasi terhadap hasil-hasil pengimplimentasian produk kebijakan sosial atau pencapaian tujuan suatu rencana pembangunan.²⁰³

Kebijakan sosial menyangkut kegiatan analisis untuk melihat dampak atau pengaruh yang terjadi pada masyarakat, baik yang bersifat positif maupun negatif sebagai akibat dari diterapkannya suatu peraturan, perundang-undangan atau suatu program. Analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) dapat digunakan untuk mengevaluasi kebijakan hukum, baik penal maupun non-penal, secara sistematis dengan mengidentifikasi hambatan internal (kekuatan dan kelemahan) dan hambatan eksternal (peluang dan ancaman) yang memengaruhi efektivitas kebijakan tersebut. Berikut adalah analisis SWOT untuk kebijakan hukum:²⁰⁴

1. Kekuatan (*Strengths*):

Hukum Pidana (Penal):

- a. Kejelasan Hukum: Adanya aturan yang jelas dan tertulis mengenai tindak pidana dan sanksinya.

²⁰³ *Ibid*, hal 110.

²⁰⁴ *Ibid*, hal 111-112.

- b. Efek Jera: Potensi memberikan efek jera bagi pelaku kejahatan.
- c. Kepastian Hukum: Memberikan kepastian hukum bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya.
- d. Perlindungan Korban: Memberikan perlindungan dan pemulihan hak-hak korban tindak pidana.

Hukum Non-Pidana (Non-Penal):

- a. Pendekatan Pencegahan: Fokus pada upaya pencegahan kejahatan sebelum terjadi.
- b. Pemberdayaan Masyarakat: Libatkan masyarakat dalam upaya pencegahan kejahatan.
- c. Pendidikan dan Kesadaran: Meningkatkan kesadaran masyarakat tentang hukum dan dampaknya.
- d. Rehabilitasi: Membantu pelaku kejahatan untuk kembali ke masyarakat.

2. Kelemahan (*Weaknesses*):

Hukum Pidana (Penal):

- a. Keterlambatan Penegakan Hukum: Proses penegakan hukum yang lambat dan berbelit-belit.
- b. Korupsi dan Penyalahgunaan Wewenang: Adanya potensi korupsi dan penyalahgunaan wewenang dalam penegakan hukum.
- c. *Overburdening* Lembaga Pemasyarakatan: Lembaga pemasyarakatan yang kelebihan kapasitas.

Kurangnya Efektivitas Pembinaan Narapidana: Pembinaan narapidana yang kurang efektif dalam mempersiapkan mereka kembali ke masyarakat.

Hukum Non-Pidana (Non-Penal):

- 1) Kurangnya Koordinasi: Koordinasi yang buruk antar lembaga terkait dalam upaya pencegahan kejahatan.
- 2) Keterbatasan Sumber Daya: Keterbatasan sumber daya dalam pelaksanaan program pencegahan kejahatan.
- 3) Kurangnya Partisipasi Masyarakat: Kurangnya partisipasi aktif masyarakat dalam upaya pencegahan kejahatan.
- 4) Efektivitas Program yang Terbatas: Beberapa program non-penal mungkin tidak efektif dalam jangka panjang.

3. Peluang (Opportunities):

Hukum Pidana (Penal):

- 1) Pemanfaatan Teknologi: Pemanfaatan teknologi dalam upaya penegakan hukum, seperti penggunaan kamera pengawas.
- 2) Kerjasama Internasional: Meningkatkan kerjasama internasional dalam penanggulangan kejahatan transnasional.
- 3) Reformasi Hukum: Reformasi hukum yang berkelanjutan untuk menyesuaikan dengan perkembangan zaman.
- 4) Penyuluhan Hukum: Meningkatkan penyuluhan hukum kepada masyarakat.

Hukum Non-Pidana (Non-Penal):

- 1) Peningkatan Kesadaran Masyarakat: Peningkatan kesadaran masyarakat tentang pentingnya partisipasi dalam upaya pencegahan kejahatan.
- 2) Pengembangan Program Pencegahan: Pengembangan program pencegahan kejahatan yang inovatif dan berbasis bukti.
- 3) Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat: Peningkatan kesejahteraan masyarakat dapat mengurangi potensi kejahatan.
- 4) Penyediaan Fasilitas Publik yang Aman: Penyediaan fasilitas publik yang aman dan nyaman.

4. Ancaman (*Threats*):

Hukum Pidana (Penal):

- 1) Kriminalitas yang Terorganisir: Adanya kejahatan terorganisir yang semakin canggih.
- 2) Perubahan Sosial dan Ekonomi: Perubahan sosial dan ekonomi yang dapat memicu kejahatan.
- 3) Lemahnya Penegakan Hukum: Lemahnya penegakan hukum dapat mendorong terjadinya kejahatan.
- 4) Budaya Imunitas: Budaya imunitas atau keengganan untuk melaporkan kejahatan.

Analisis SWOT adalah suatu metode pada perencanaan strategik yang digunakan untuk melakukan identifikasi pada empat hambatan utama yang memberikan pengaruh pada kegiatan organisasi. SWOT adalah akronim dari *Strength* (kekuatan), *Weakness* (kelemahan), *Opportunity* (peluang) dan *Threats*

(ancaman). Analisis SWOT merupakan suatu cara untuk melakukan identifikasi berbagai hambatan secara sistematis dalam rangka merumuskan strategi. Analisis SWOT didasarkan pada logika dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*). Analisis SWOT membandingkan antara hambatan eksternal peluang (*opportunities*) dan ancaman dengan hambatan internal kekuatan dan kelemahan sehingga dari analisis tersebut dapat diambil suatu keputusan strategi.

Tabel Analisis SWOT Kebijakan Sosial Dalam Upaya Meminimalisir Angka Kriminalitas Rawan Kecelakaan

<i>Strength (S)</i>	<i>Weakness (W)</i>
1. Terdapat kerjasama antara pemerintah, kepolisian dan Masyarakat	1. Kurangnya patroli di beberapa titik rawan kecelakaan
2. Terdapat pemetaan daerah rawan kecelakaan	2. Upaya penyelesaian tidak sebanding dengan meningkatnya angka kecelakaan
	3. Belum terpasangnya cctv di beberapa wilayah rawan tindak kecelakaan
<i>Opportunities (O)</i>	<i>Threats (T)</i>

- | | |
|--|---|
| 1. Pelaporan tindakan kriminal dianggap mudah melalui call center pihak kepolisian dan gratis. | 1. Angka kriminalitas terus mengalami peningkatan di beberapa wilayah |
| 2. Adanya media sosial dapat memudahkan untuk memviralkan apabila terjadi tindak kriminal di suatu wilayah atau daerah | 2. Jumlah masyarakat berpenghasilan rendah masih tinggi |

Berdasarkan *strength* (kekuatan), *weakness* (kelemahan), *opportunity* (peluang), *threat* (ancaman) yang terdapat pada Tabel 1 maka dikembangkan empat jenis strategi utama, yaitu strategi SO (kekuatan-peluang), strategi WO (kelemahan-peluang), strategi ST (kekuatan-ancaman), dan strategi WT (kelemahan-ancaman). Strategi SO memanfaatkan kekuatan internal perusahaan untuk menarik keuntungan dari peluang eksternal. Strategi WO bertujuan untuk memperbaiki kelemahan internal dengan cara mengambil keuntungan dari peluang eksternal. Strategi ST menggunakan kekuatan sebuah instansi untuk menghindari atau mengurangi dampak ancaman eksternal. Strategi WT merupakan taktik defensif yang diarahkan untuk mengurangi kelemahan internal serta menghindari ancaman eksternal.²⁰⁵

²⁰⁵ *Ibid*, hal 113.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas
Pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di wilayah hukum Polres Jeneponto merujuk pada Pasal 310 jo. Pasal 311 UU Lalu Lintas, yang menekankan bahwa kelalaian pengemudi menjadi unsur utama dalam menentukan sanksi pidana. Hal ini disebabkan karena hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum atau dikenal dengan asas *Lex Specialis Derogat Legi Generalis*.
2. Hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang sering terjadi dan disebabkan oleh berbagai hambatan, yang meliputi hambatan manusia, Kendaraan, jalan, serta lingkungan. hambatan manusia menjadi penyebab paling dominan, yang meliputi kelalaian pengemudi serta pelanggaran lalu lintas oleh pejalan kaki atau pengguna jalan lainnya. hambatan Kendaraan berkaitan dengan kondisi Kendaraan yang tidak layak pakai namun tetap digunakan, sedangkan faktor jalan meliputi keadaan jalan yang buruk, seperti berlubang atau licin. Sementara itu, hambatan lingkungan atau cuaca, seperti hujan lebat dan kabut tebal yang menghalangi pandangan, merupakan kondisi

yang sulit dikendalikan manusia dan turut berkontribusi pada risiko kecelakaan lalu lintas..

3. Kebijakan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dilakukan melalui proses hukum sesuai dengan KUHAP yang mencakup tahap penyidikan, penuntutan, dan persidangan di pengadilan. Proses ini sering kali diwarnai dengan upaya perdamaian antara kedua belah pihak pada tahap penyidikan, sehingga kasuskasus seperti ini jarang dilanjutkan hingga pengadilan. Namun, apabila salah satu pihak merasa tidak puas dengan hasil penyelesaian di tingkat kepolisian, kasus dapat diteruskan ke pengadilan untuk memastikan keadilan bagi pihak yang dirugikan, sesuai denganketentuan hukum yang berlaku.

B. Saran

1. Seharusnya pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas tindakan untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan tersebut perlu dilakukan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang berpotensi terhadap kecelakaan lalu lintas.
2. Sebaiknya hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan hambatan penyebab terjadinya kecelakaan dan didukung dengan sistem pendataan yang benar.

3. Seharusnya kebijakan pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi Kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dalam menangani tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di sidang pengadilan, maka diharapkan agar hakim dapat menjatuhkan pidana penjara terhadap terdakwa sebagaimana diatur dalam Pasal 359 KUHPidana juga Pasal 310 Undang-Undang No. 29 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar pelaku menjadi jera dan lebih hati-hati dalam mengendarai Kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- A.Z. Abidin, (1993), *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Andi Hamzah, (1994), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Asikin zainal, (2012), *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta
- Bambang Poernomo, (1998), *Pertumbuhan Hukum Penyimpangan Diluar Kodifikasi Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta.
- Bambang Poernomo, (2002), *Asas-Asas Hukum Pidana*,: Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Bambang Susantono, (2013), *Transportasi Dan Investasi*, Jakarta, Kompas Media Nusantara.
- Bayu Setiawan, “*Penerapan Hukum Progresif Oleh Hakim Untuk Mewujudkan Keadilan Substantif Transendendi*”, Hukum Residental, Universitas Muhamadiyah Surakarta.
- C.S.T Kansil, (1995), *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta : Rineka Cipta.
- Cst Kansil, (2009), *Kamus istilah Hukum*, Gramedia Pustaka, Jakarta.
- Chairul Huda, (2006), *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan*, Cetakan ke-2, Jakarta, Kencana.
- Eddy O.S. Hiariej. (2016), *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana Edisi Revisi*. Cahaya Atma Pustaka: Yogyakarta.
- Faisal, (2010), *Menerobos Positivisme Hukum*, Rangkang Education, Yogyakarta.
- Farouk Muhammad, (2000), *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta.

- Fidel Miro, (2012), *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta, Erlangga.
- Edi Suharto. (2008). *Kebijakan Sosial Sebagai kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Hanafi Amrani, Mahrus Ali, (2015), *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta, Rajawali Pers.
- Hanafi, Mahrus, (2015), *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan pertama, Jakarta, Rajawali Pers.
- Harahap, M. Yahya, (2002), *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP, Penyidikan dan Penuntutan*, Sinar Grafika, Edisi Kedua, Jakarta.
- Hariandja. (2002). *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: PT. Airlangga.
- Harianto, J. (2004). *Perencanaan Persimpangan Tidak Sebidang pada Jalan Raya*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Hidayat Tapran, (2010), *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya.
- Hilman Hadikusuma, (1992), *Bahasa Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung.
- Ikhsan,(2009), *Lalu Lintas dan Permasalahannya*, Yogyakarta : Pustaka Mandiri.
- Khisty, Jotin dan B. Kent Lall. (2003). *Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Kunarto, (2007), *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal.
- L.j Van Apeldoorn Shidarta, (2006), *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*, PT.REVIKA Aditama,Bandung.
- Moeljatno, (1995), *Azas-Azas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta.

- _____, (2002), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- _____, (2003), *Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP)*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Munawar, A. (2020). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Jogjakarta: Beta Offset.
- P. Joko Subagyo, (2011), *Metode Penelitian Dalam Teori & Praktik* (Jakarta: PT. Rineka Cipta).
- Prasetyo. (2004). *Selamat dalam Berlalu Lintas*. Suara Merdeka Press.
- R. Soesilo, (1991), *Pokok-Pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Politeia, Bogor.
- _____, (1998), *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea Bogor.
- Ridwan H.R., (2006), *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Roeslan Saleh, (1998), *Suatu Orientasi Dalam Hukum Pidana*, Aksara Baru, Jakarta.
- Rondlon Naning,. (2003), *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*,: Bina Ilmu, Jakarta,.
- Rusli Effendy dan Poppy Andi Lolo,(2009), *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Umithohs Press.
- Satjipto Rahardjo, (2009), *Hukum dan Perilaku; Hidup Baik adalah dasar Hukum yang Baik* (Jakarta: Penerbit Buku Kompas).
- _____, (1983). *Masalah Penegakan Hukum; Suatu Tinjauan Sosiologis*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman.

Sholehudin, (2004), *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana, ide dasar double track system & implementasinya*, cet. Ke-2, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta

Sigid Suseno dan Nella Sumika Putri, (2013), *Hukum Pidana Indonesia*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.

Siswosoediro, H. S. (2009). *Buku pintar mengurus surat & dokumen Kendaraan bermotor*. VisiMedia.

_____, (1986), *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press).

Soeroso, (2011). *Pengantar Ilmu Hukum*, Pt. Sinar Grafika, Jakarta Sudarto, (1990), *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto.

Sudjito, (2012), *Hukum dalam Pelangi Kehidupan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.

Suwardjoko P. Warpani, (2002), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung : ITB.

Warpani, S.P. ,(2002), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung.

Wirjono Prodjodikoro, (2003), *Asas-asas Hukum Pidana*,: Refika Aditama, Bandung.

_____,(1997), *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Eresco Bandung.

B. Jurnal

Astuti, I. (2024). *Analisis Pemidanaan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Kalimantan MAB).

Asvina, D. A., Moertiono, R. J., & Minin, A. R. (2025). *Optimalisasi Peran Jaksa Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Perikanan Pada*

Pelaksanaan Penuntutan. Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum, 6(1), 151-156.

Deni Nuryadi, “Teori Hukum Progresif Dan Penerapannya Di Indonesia”, *Jurnal Ilmiah Hukum De'jure: Kajian Ilmiah Hukum*, Vol.1 No.2. 2016, 399.

Eddy, T. (2020). *The Controversy of Environmental Law Policies from Regulation Perspective. International Journal of Law Reconstruction*, 7(1), 63-76.

Eddy, T. (2022). *Juridical Overview and Impact Factors for The Construction of Substances in Electricity Companies in Indonesia. Calitatea*, 23(188), 99-102.

Kencana, G. N., Eddy, T., & Nadirah, I. (2023). *Penerapan Restorative Justice Dalam Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Pencurian Ringan (Studi Kejaksaan Negeri Binjai). Journal of Syntax Literate*, 8(2).

Moertiono, R. J. (2020). *The Right Of Inquiryof The Representative Council. In Proceeding International Seminar of Islamic Studies* (Vol. 1, No. 1, pp. 269-272).

Moertiono, R. J. (2021). *Legal Efforts Against Criminal Acts in the Banking Sector in the Form of Letters of Credit. International Journal Reglement & Society (IJRS)*, 2(3), 235-239.

Moertiono, R. J. (2022). *Execution of Objects of Mortgage Rights that Have Executorial Title Due to Default by the Debtor. International Journal Reglement & Society (IJRS)*, 3(3), 309-315..

Moertiono, R. J. (2024). *Peran Notaris Terhadap Pendirian Perseroan Terbatas Penanaman Modal Asing. Iuris Studia: Jurnal Kajian Hukum*, 5(2), 384-391.

Moertiyono, R. (2020). *Rekontruksi Kebijakan Sanksi Hukum Terhadap Pemusnahan Barang Bukti Penangkapan Ikan Secara Ilegal (Illegal*

Fishing) Berbasis Nilai Kesejahteraan Nelayan Kecil (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

Sari, N. (2022). *Tinjauan yuridis penerapan sanksi pidana pada kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa menurut pasal 310 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Jurnal Politik Dan Pemerintahan Daerah*, 4(2), 282-292.

Simon, S., Eddy, T., & Mansar, A. (2024, July). *Problematisasi Hukum Terhadap Partisipasi Masyarakat Dalam Investasi Jalan Tol Di Indonesia. In Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi (Vol. 3, No. 1, pp. 395-402).*

Sinaga, B., Eddy, T., & Erwinsyahbana, T. (2020). *Penanggulangan Premanisme Di Kota Medan (Studi di Satuan Reskrim Polresta Medan). Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 3(2), 333-341.

Tarigan, R. S. N., Eddy, T., & Sahari, A. (2021). *Optimalisasi Pelaksanaan Regional Traffic Management Center (RTMC) Oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara. Legalitas: Jurnal Hukum*, 13(2), 141-148.

Triono Eddy, A., & Purnomo, S. (2023). *Disparitas Dan Kekosongan Hukum Pidana Atas Kecelakaan Konstruksi Dan Kegagalan Bangunan Dalam Jasa Konstruksi. Yuridika*, 6, 3..

Wahyuni, F., Eddy, T., Eddy, T., Sahari, A., & Sahari, A. (2020). *Penegakan Hukum Persidangan Cepat Dalam Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Satlantas Polrestabes Medan). Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 3(1), 85-90.