

TINDAK PIDANA KEALPAAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009

Siti Rahmah
Dosen fakultas Hukum Universitas Islam Indragiri
Email: raturahmahdaeng@gmail.com

Abstrak

Kealpaan merupakan pelanggaran larangan undang-undang, tetapi tidak mengindahkan larangan itu. alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatan tersebut. jadi, dalam kealpaan terdakwa kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang objektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu tidak mengadakan penduga-penduga sebagaimana diharuskan oleh hukum dan tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Undang-undang ini mengatur tentang asas dan tujuan lalu lintas, pembinaan, Prasarana, terminal, kendaraan, pengemudi, asuransi, angkutan dan ketentuan pidana. Pasal 27, mengatakan bahwa : “Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas wajib menghentikan kendaraan, menolong orang yang menjadi korban kecelakaan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat Polisi Negara Republik Indonesia”

Kata kunci: Tindak Pidana, Kealpaan

Abstract

Forgiveness is a violator of the law ban, but he does not heed the ban. He is negligent, negligent, careless in carrying out these actions. so, in the negligence of the defendant not heeding the prohibition so that he is not careful in carrying out an act that is causally objective to cause a condition that is prohibited from negligence which contains two conditions, namely not making estimators as required by law and not exercising caution as required by law

Keywords: Crime, Forgiveness

This law regulates the principles and objectives of traffic, guidance, infrastructure, terminals, vehicles, drivers, insurance, transportation and criminal provisions. Article 27, states that: "Drivers of motorized vehicles involved in traffic accidents must stop vehicles, help people who are victims of accidents and report such accidents to State Police officials of the Republic of Indonesia”

Keywords: Crime, Forgiveness

1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengolahannya. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas. Angkutan jalan adalah perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas.¹

Berbicara mengenai efektivitas hukum, Salah satu fungsi hukum baik sebagai kaidah maupun sebagai sikap tindak atau perilaku teratur adalah membimbing perilaku manusia. Masalah pengaruh hukum tidak hanya terbatas pada timbulnya ketaatan atau kepatuhan pada hukum tapi mencakup efek total dari hukum terhadap sikap tindak atau perilaku baik yang bersifat positif maupun negatif.²

Menurut Lamintang, bahwa setiap tindak pidana dalam KUHP pada umumnya dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi dua macam, yaitu unsur-unsur subyektif dan obyektif. Yang dimaksud dengan unsur-unsur "subyektif" adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Sedangkan yang dimaksud dengan unsur "obyektif" itu adalah unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu keadaan-keadaan di mana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan. Ketika ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dan keasadaran hukum sebagai pengemudi yang menimbulkan kealpaan, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur sejauh mana pula aturan hukum itu yang ditaati khususnya bagi pengemudi yang menimbulkan tindak pidana kealpaan terutama di jalan lalu lintas jalan raya. Jika suatu aturan hukum ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, jika sebaliknya akan menimbulkan resiko besara terhadap pengendara lain, kita dapat mengatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan adalah efektif jika aturan hukum lalulintas raya ditaati. Namun

¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²<http://www.negarahunik.com/hukum/efektifitas-hukum.html>, diakses pada 27 Oktober 2017

demikian, tetapi kita masih dapat mempertanyakannya lebih jauh derajat efektivitasnya. Seseorang menaati atau tidak menaati suatu aturan hukum, tergantung pada kepentingannya:³

1. Ketaatan yang bersifat *Compliance*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut terkena sanksi.
2. Ketaatan yang bersifat *Identification*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak.
3. Ketaatan yang bersifat *Internalization*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan karena benar-benar ia merasa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya.

Kesadaran hukum yang dimiliki oleh warga masyarakat belum menjamin bahwa warga masyarakat tersebut akan menaati suatu aturan hukum atau perundang-undangan. Contohnya yaitu dalam pasal 106 ayat (8) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia”. Namun kenyataannya adalah masih banyak warga masyarakat yang tidak menggunakan helm dalam berkendara.

Begitupun mengenai ketaatan hukum terutama bagi pengemudi jalan lalu lintas, sedikit banyaknya tergantung pada apakah kepentingan-kepentingan dan ketentuan-ketentuan hukum tersebut diabaikan atau murni kelalaiannya. Disamping itu, ketaatan sangat banyak tergantung pada daya upaya persuasif untuk melembagakan ketentuan-ketentuan hukum tertentu dalam masyarakat. Usaha-usaha untuk memperbesar derajat ketaatan biasanya dilakukan dengan jalan membiarkan para warga masyarakat untuk mengerti ketentuan-ketentuan hukum yang dihadapi. Hal ini akan

³Achmad Ali, *Menjelajahi kajian Empiris Terhadap Hukum*, PT. Yarsif Watampone, Jakarta, 1998, hlm. 193.

memberikan kesempatan untuk dapat meresapkan pendirian bahwa teladan-teladan yang paling buruk adalah perbuatan melanggar ketentuan-ketentuan hukum.⁴

Banyak hal yang memungkinkan seseorang bisa taat terhadap hukum, jenis-jenis ketaatan hukum menggunakan lalulitas yang dikemukakan oleh H.C. Kelman adalah sebagai berikut⁵:

1. Ketaatan bersifat *compliance*, yaitu :

“An overt acceptance induced by expectation of rewards and an attempt to avoid possible punishment – not by any conviction in the desirability of the enforced rule. Power of the influencing agent is based on „means-control“ as a consequence, the influenced person conforms only under surveillance”.

Orang menaati hukum karena takut kena hukuman khususnya melanggar Peraturan peraturan jalan laulintas raya. Namun ketaatan tersebut sebagai pemenuhan suatu penerimaan terang yang dibujuk oleh harapan penghargaan dan suatu usaha untuk menghindari kemungkinan hukuman, bukan karena keinginan yang kuat untuk menaati hukum dari dalam diri. Kekuatan yang mempengaruhi didasarkan pada “alat-alat kendali” dan sebagai konsekuensinya, orang yang dipengaruhi menyesuaikan diri hanya di bawah pengawasan.

2. Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu:

An acceptance of a rule not because of its intrinsic value and appeal but because of a persons desire to maintain membership in a group or relationship with the agent. The source of power is the attractiveness of the relation which the persons enjoy with the group or agent, and his conformity with the rule will be dependent upon the salience the these relationships

Ketaatan yang bersifat *identification*, artinya ketaatan kepada suatu aturan karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak. Identifikasi yaitu suatu penerimaan terhadap aturan bukan karena nilai hakikatnya dan pendekatan hanyalah sebab keinginan seseorang untuk memelihara keanggotaan di dalam suatu hubungan atau kelompok dengan ketaatan itu. Sumber kuasa menjadi daya pikat dari

⁴ Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah, *Opcit*, hlm. 220.

⁵Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta : Rajawali Pers, Jakarta, 1982, hlm. 49-50.

hubungan orang-orang yang menikmati kebersamaan kelompok itu dan penyesuaiannya dengan aturan akan bergantung atas hubungan utama ini.

3. Ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu:

“The acceptance by an individual of rule or behavior because he finds its content intrinsically rewarding . . . the content is congruent with a persons value either because his values changed and adapted to the inevitable”.

Ketaatan yang bersifat *internalization*, artinya ketaatan pada suatu aturan karena ia benar-benar merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai intrinsik yang dianutnya. Internalisasi yaitu penerimaan oleh aturan perorangan atau perilaku sebab ia temukan isinya yang pada hakekatnya memberi penghargaan. Isi adalah sama dan sebangun dengan nilai-nilai seseorang yang manapun, sebab nilainilainya mengubah dan menyesuaikan diri dengan yang tak bisa diacuhkan. Ada kesadaran dari dalam diri yang membuatnya menaati hukum dengan baik.

B. RUMUSAN MASALAH

- a. Tindak Pidana Kealpaan Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009
- b. Penerapan Pasal 310 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009

C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah sekumpulan peraturan, kegiatan, dan prosedur yang digunakan oleh pelaku suatu penelitian.⁶ Ada beberapa aspek didalam metode penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Dilihat dari jenis penelitiannya, penelitian ini tergolong ke dalam jenis penelitian hukum Normatif yaitu penelitian hukum yang di dasarkan kepada bahan pustaka dan Perundang-undangan⁷. Penelitian ini tergolong ke dalam penelitian

⁶Saiffudin Azwar, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2001, hlm.30

⁷Tim Penyusun, *Panduan dan Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Hukum Universitas Islam Indragiri*, Alaf Riau, Pekanbaru, 2014, hlm. 23

hukum Normatif atau penelitian perpustakaan (*library research*). Penelitian hukum Normatif adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem Norma. Sistem Norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, Norma dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin.⁸ Adapun sifat penelitian ini tergolong kedalam penelitian yang bersifat deskriptif yang berarti penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara rinci dan sistematis.

2. Data dan Sumber Data

Dalam sebuah penelitian, sumber data merupakan salah satu komponen yang paling vital. Sebab kesalahan dalam menggunakan dan memahami serta memilih sumber data, maka data yang diperoleh juga akan meleset dari yang diharapkan. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dengan bahan hukum:

- a. Bahan hukum primer, terdiri dari:
 1. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, Tentang Prasarana, dan Lalu Lintas
 4. Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru
- b. Bahan hukum sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap berbagai macam bacaan yaitu dengan menelaah buku-buku literatur yang berkaitan dengan masalah dan tujuan penelitian.
- c. Bahan hukum tersier, merupakan bahan hukum yang berfungsi untuk menjelaskan data sekunder serta menelaah berbagai literatur seperti buku kepustakaan, kamus yang berkaitan langsung dengan objek penelitian, berupa Kamus Hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).

⁸Mukti Fajar & Yulianto Achmad, 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hlm. 34

3. Analisis Data

Metode analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis Deskriptif, dengan maksud mengungkapkan atau menggambarkan data kebijakan hukum pidana sebagaimana adanya, dan juga bermaksud menggambarkan tentang kebijakan hukum pidana yang diharapkan dalam Undang-undang yang akan datang. yang berpedoman pada cara deskriptif analisis yakni menarik kesimpulan dari hal yang bersifat umum menuju hal yang bersifat khusus.⁹ Penarikan Kesimpulan pada penelitian ini menggunakan metode deduktif (*Deductive Approach*),

II. PEMBAHASAN

A. Tindak Pidana Kealpaan Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009

Tindak pidana adalah perumusan dari hukum pidana yang memuat ancaman hukuman, pidana atas pelanggaran Norma-norma hukum yang ada di bidang hukum yaitu hukum pidana, hukum perdata, hukum tata negara dan hukum tata usaha negara. Jadi dengan sendirinya dalam tiap tindak pidana harus ada sifat melanggar hukum.

Sejarah Perundang-undangan, yang memandang *Culpa* semata-mata sebagai pengecualian *dolus* sebagai tindakan yang lebih umum, mengajukan argumen untuk menerima unsur kesalahan sebagai bagian dari rumusan delik dengan alasan bahwa tanpa adanya kesengajaan, kepentingan menjamin keamanan orang maupun barang dapat terancam oleh ketidakhati-hatian orang lain. Akibat ketidakhati-hatian tersebut orang lain bisa saja menderita kerugian besar yang tidak dapat diperbaiki, sehingga (ancaman) pidana dianggap layak dikenakan. Kendati demikian, makna atau kegunaan upaya mengaitkan pidana dengan tindakan *Culpa* tidak jarang dipertanyakan.

Kealpaan mencakup kurang (cermat) berpikir, kurang pengetahuan atau bertindak kurang terarah. Kealpaan disini jelas merujuk pada kemampuan psikis seseorang dan karena itu dapat dikatakan bahwa kealpaan berarti tidak mau kurang menduga secara nyata (terlebih dahulu kemungkinan munculnya) akibat fatal dari tindakan orang tersebut, padahal itu mudah dilakukan dan karena itu seharusnya

⁹ Mukti Fahjar ND & Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010. hlm. 27

dilakukan. Berkenaan dengan kewajiban bertindak cermat (dalam konteks pembahasan kealpaan) kewajiban tersebut dimaksudkan untuk memberi perlindungan terhadap kebendaan hukum tertentu, perlindungan yang dirangkumkan delik (kealpaan) yang dimaksud. Dalam lalu lintas, misalnya, kepentingan yang hendak dilindungi adalah keamanan pengguna jalan raya lainnya terhadap kemungkinan risiko terancam bahaya oleh pengguna jalan raya yang mengemudikan kendaraannya secara tidak berhati-hati.¹⁰

Delik-delik *Culpa* ini terdapat dalam KUHP dan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan sebagai kejahatan.¹¹ Bahkan dikategorikan bertambahnya jumlah penduduk Semakin bertambahnya pula jumlah kendaraan yang menyebabkan semakin banyak pula para pengguna jalan raya. Namun sebagian beranggapan Transportasi sudah menjadi kebutuhan yang sangat vital bagi penunjang kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat. Perkembangan pengetahuan dan teknologi dibidang transportasi dan lalu lintas tersebut tidak hanya menimbulkan dampak positif tetapi menimbulkan dampak negatif pula seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas darat. Selain itu bertambahnya jumlah pengguna jalan raya tersebut namun tidak diimbangi pula dengan perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, selain itu beberapa faktor yang dapat menimbulkan kecelakaan lalulintas disebabkan pengetahuan para pengemudi pengguna jalan raya yang tidak baik tentang bagaimana tata cara berlalu lintas yang aman dan tertib selain itu kendaraan yang tidak layak jalan, maupun kelebihan muatan bahkan tidak sesuainya kendaraan yang sudah dimodifikasi dapat pula menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena mengabaikan tanggung jawab terhadap aturan hukum yang berlaku, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur tata cara berlalu lintas khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa: Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ketentuan Pasal 105, Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:¹²

- a. Berperilaku tertib; dan/atau

¹⁰*Ibid.*, hlm. 102

¹¹D. Schhaffmeister, N. Keijzer, dkk, *Hukum Pidana, Op.Cit.*, hlm. 102.

¹²Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas

- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Ketentuan Pasal 106, berbunyi:¹³

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
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 layak 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; dan/atau
 - h. Tata cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain.

Dengan adanya suatu peraturan yang tersebut diatas dan apabila masyarakatnya mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak kecerobohan yang mengakibatkan kurang berhati-hatinya seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain.¹⁴

¹³Pasal 106 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas

¹⁴http://thesis-hukum.blogspot.com/2015/02/tindak-pidana-kealpaan-dalam-kecelakaan_26.html Diakses 10 Juli 2018 Pukul 20:45 WIB.

Dalam Undang-undang ini, pembinaan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*Stakeholders*) sebagai berikut:

1. Urusan pemerintahan dibidang prasarana jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab di bidang jalan;
2. Urusan pemerintahan dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Urusan pemerintahan dibidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab
4. dibidang industri;
5. Urusan pemerintahan dibidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab dibidang teknologi; dan
6. Urusan pemerintahan dibidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pendidikan berlalu lintas oleh kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kealpaan merupakan pelanggaran larangan Undang-undang, tetapi ia tidak mengindahkan larangan itu. Ia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatan tersebut. jadi, dalam kealpaan terdakwa kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang objektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu tidak mengadakan penduga-penduga sebagaimana diharuskan oleh hukum dan tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum. Kealpaan ditinjau dari sudut kesadaran si pembuat maka kealpaan tersebut dapat dibedakan atas dua yaitu :

- a. Kealpaan yang disadari, Kealpaan yang disadari terjadi apabila si pembuat dapat membayangkan atau memperkirakan kemungkinan timbulnya suatu akibat yang menyertai perbuatannya. Meskipun ia telah berusaha untuk mengadakan pencegahan supaya tidak timbul akibat itu.
- b. Kealpaan yang tidak disadari, Kealpaan yang tidak disadari terjadi apabila si pembuat tidak membayangkan atau memperkirakan kemungkinan timbulnya

suatu akibat yang menyertai perbuatannya, tetapi seharusnya ia dapat membayangkan atau memperkirakan kemungkinan suatu akibat tersebut.¹⁵

Salah satu tujuan untuk menciptakan masyarakat yang aman, lancar dan tertib dalam berlalu lintas, pemerintah membuat suatu Perundangan yaitu Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Sebelumnya ada peraturan yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetapi kemudian diubah karena sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti undang-undang yang baru.

Namun selalu faktor-faktor yang mempengaruhi kealpaan terhadap hukum secara Efektif atau tidak efektifnya suatu aturan hukum secara umum, juga tergantung pada optimal dan profesionalnya para penegak hukum untuk menegakan berlakunya aturan hukum tersebut, mulai dari tahap pembuatannya, sosialisasinya, proses penegakan hukumnya yang mencakupi tahapan penemuan hokum. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya pada standar hidup sosio ekonomi yang minimal didalam masyarakat.

Pada umumnya faktor yang banyak mempengaruhi efektivitas suatu Perundang-undangan adalah profesional dan optimal pelaksanaan peran, wewenang dan fungsi dari para penegak hukum, baik di dalam penjelasan tugas yang dibebankan terhadap diri mereka maupun dalam penegakan perundang-undangan tersebut. Yang jelas bahwa seseorang menaati ketentuan-ketentuan, maka kita dapat mengatakan bahwa tentang efektifnya suatu Perundang undangan, banyak tergantung pada beberapa faktor, antara lain ¹⁶:

1. Pengetahuan tentang substansi (isi) perundang-undangan.
2. Cara-cara untuk memperoleh pengetahuan tersebut.

¹⁵Tri Andrisman. *Hukum Pidana: Asas-Asas Dan Aturan Umum Hukum Pidana Indonesia*, Universitas Lampung. Bandar Lampung. 2005..hlm 116.

¹⁶*ibid*, hlm. 378

3. Institusi yang terkait dengan ruang lingkup perundang-undangan di dalam masyarakatnya.
4. Bagaimana proses lahirnya suatu perundang-undangan, yang tidak boleh dilahirkan secara tergesa-gesa untuk kepentingan instan (sesaat), yang diistilahkan oleh Gunnar Myrdall sebagai *sweep legislation* (undang-undang sapu), yang memiliki kualitas buruk dan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat

B. PENERAPAN PASAL 310 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur beberapa pertanggungjawaban pidana terhadap para pengemudi dan pengendara dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka atau meninggalnya seseorang. Pertanggungjawaban tersebut diatur dalam pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pertanggung jawaban pidana dalam Pasal 310 tersebut disebutkan bahwa :¹⁷

1. 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 Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah)
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 229 ayat 3 (tiga), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah)
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat 4 (empat) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah)

¹⁷*Ibid*, Pasal 310

4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana yang dimaksud pada ayat 3 (tiga) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Sedangkan itu dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana ada 2 (dua) Pasal yang diterapkan untuk pertanggungjawaban pidana terhadap pengendara yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, yaitu :¹⁸

- a. Pasal 359

Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

- b. Pasal 360

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) 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.

Dengan diberlakukannya peraturan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tersebut, maka pemerintah dalam hal ini, pihak yang terkait seperti kepolisian diberi wewenang untuk menindak perilaku pelanggaran bagi pengguna lalu lintas, termasuk salah satu didalamnya mengenai permasalahan mengenakan helm standar bagi pengemudi kendaraan roda dua saat berkendara. Helm standar merupakan salah satu instrumen penting dalam lalu lintas, karena dalam penggunaannya, helm bisa meminimalisir dampak dari kecelakaan lalu lintas, terutama pada bagian kepala. Adapun Kewajiban mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) bagi pengemudi sepeda motor diatur dalam Pasal 106 ayat (8) UU LLAJ: *“Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.”*

¹⁸*Ibid*, Pasal 359 -360

Berdasarkan ketentuan di atas pengendara motor baik pengemudi maupun penumpang diwajibkan mengenakan helm dengan standar Nasional Indonesia. Apabila melanggar, ancaman atas pelanggaran tersebut diatur dalam Pasal 291 UU LLAJ:¹⁹

1. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Meski aturan hukum yang mengatur tentang kewajiban mengenakan helm standar dalam berkendara telah dikeluarkan namun pada pelaksanaannya masih banyak pengemudi sepeda motor yang mengabaikan peraturan tersebut. Karena masih banyak warga masyarakat yang tidak menggunakan helm standar saat berkendara. Kebanyakan dari mereka tidak memahami betapa pentingnya menggunakan helm standar saat berkendara

Sistem peradilan untuk perkara lalu lintas jalan sedikit berbeda dengan sistem peradilan biasa, acara pemeriksaannya terdapat peraturan beracara yang berbeda dari acara biasa yaitu:

- a. Perkara tilang tidak memerlukan berita acara pemeriksaan, penyidik hanya mengirimkan catatan-catatan ke Pengadilan (formulir tilang)
- b. Sidang pemeriksaan perkara tilang terdakwa boleh tidak hadir dan dapat menunjuk seseorang untuk wakilnya disidang dalam hal ini pemeriksaan perkara tetap dilanjutkan dan diputus dengan putusan *verstek*.
- c. Perkara tilang tidak ada surat tuduhan dan tidak adanya putusan tersendiri yang lepas dari berkas perkara, putusan hakim tercantum dalam berita acara sidang artinya disambungkan pada berita acara tersebut.

¹⁹ Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- d. Jaksa tidak perlu hadir disidang kecuali apabila kejaksaan atau jaksa menganggap perlu maka pihak kejaksaan akan hadir disidang.

Pelaku tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia umumnya disebabkan oleh pengendara belum memahami dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas diantaranya tidak memiliki kemampuan mengemudikan kendaraannya dengan wajar, tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki, tidak mampu menunjukkan STNK, SIM. Pelaku juga umumnya tidak mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerak lalu lintas berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor dan tidak mengindahkan kecepatan minimum dan kecepatan maksimum dalam berkendara

Secara umum mengenai kewajiban dan tanggung jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan ini diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi “Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/ atau Perusahaan Angkutan Umumbertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/ atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.” Namun, ketentuan tersebut di atas tidak berlaku jika:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luarkemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/ atau
- c. disebabkan gerakan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat Jadi, dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah dalam bentuk penggantian kerugian.

Dalam hal menentukan apakah kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa merupakan tindak pidana atau bukan, berikut ini dapat kami jelaskan bahwa menurut suatu tindakan dinyatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi unsur-unsur:

- a. Subjek;
- b. Kesalahan;
- c. Bersifat melawan hukum (dari tindakan);
- d. Suatu tindakan yang dilarang atau diharuskan oleh undang-undang/perundangan dan terhadap pelanggarnya diancam dengan pidana;
- e. Waktu, tempat dan keadaan.

Jika dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang maupun berat adalah termasuk tindak pidana. Hal ini merujuk pada ketentuan Pasal 230 UU LLAJ yang berbunyi: “Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.”

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas. Sedangkan untuk perusahaan jasa angkutan umum, dapat dikenakan sanksi yang diatur dalam Pasal-pasal berikut:²⁰

- a. **Pasal 188:** Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.
- b. **Pasal 191:** Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.
- c. **Pasal 193:**
 - (1). Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau

²⁰Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

- (2). Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
- (3). Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.
- (4). Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

Selain sanksi penggantian kerugian, perusahaan angkutan umum yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan dapat diberikan sanksi berupa

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin; dan/atau
- d. pencabutan izin.

Atas kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi namun tidak ada korban jiwa, perusahaan angkutan umum dapat dikenakan sanksi penggantian kerugian berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami sebagaimana telah kami uraikan di atas dan/atau sanksi administratif sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia termasuk kecelakaan lalu lintas berat. Bagi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas memiliki kewajiban²¹

- a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
- b. memberikan pertolongan kepada korban;
- c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan

²¹Pasal 231 Ayat 1 Undang-undang Pasal 231 ayat 1 Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Setiap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban, akan tetapi tanggung jawab ini tidak berlaku apabila:²²

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/ atau
- c. disebabkan gerakan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan

Jika pengemudi telah bertanggung jawab dan telah terjadi perdamaian dengan keluarga korban, polisi tetap berhak melakukan penyidikan Mengenai hal ini kita perlu melihat ketentuan Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:²³

Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa walaupun pengemudi telah bertanggung jawab atas kematian korban, tuntutan pidana terhadap dirinya tidak menjadi hilang. Oleh karena itu, kepolisian tetap melakukan penyidikan sesuai hukum acara pidana sesuai peraturan perundang-undangan.²⁴ Ancaman sanksi pidana untuk pengemudi kendaraan bermotor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia adalah pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000²⁵.

III. PENUTUP

Kealpaan merupakan pelanggaran larangan undang-undang, tetapi ia tidak mengindahkan larangan itu. Ia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatan tersebut.

²² Pasal 234 ayat 3 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²³ Pasal 235 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²⁴ Pasal 230 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan

²⁵ Pasal 310 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan

jadi, dalam kealpaan terdakwa kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang objektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu tidak mengadakan penduga-penduga sebagaimana diharuskan oleh hukum dan tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan selanjutnya disebut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 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. Akibat hukumnya adalah sanksi hukum yang harus diterapkan terhadap pelaku, terlebih apabila mengakibatkan korban meninggal.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

Achmad Ali, 2009 *Menguak Teori Hukum(Legal Theory) dan teori peradilan (judicialprudence)*, Kencana Pranada Media Grup, Jakarta,

AdamiChazawi, 1996, *Pelajaran HukumPidanaBagian 1: StelselPidana, TindakPidana, Teori-TeoriPemidanaan dan Batas BerlakunyaHukumPidana*, PT Raja GrafindoPersada, Jakarta,

Abubakar Iskandar, *Menuju lalu Lintas dan Angkutan jalan yang tertib*, Departemen Perhubungan Indonesia, Jakarta,

Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005

Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, 1983

Roeslan Saleh, *Pembinaan Cita Hukum dan Asas-asas Hukum Indonesia*, Karya Dunia Pikir, Jakarta, 1996

Saiffudin Azwar, *Metode Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2001

Tim Penyusun, *Panduan dan Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Hukum Universitas Islam Indragiri*, Alaf Riau, Pekanbaru, 2014

Mukti Fajar & Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Nomormatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010

C.S.T Kansil dan Christine S.T Kansil, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, PT Pradnya Paramitha, Jakarta, 2007

Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1981,

B. Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, Tentang Prasarana, dan Lalu Lintas

Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri, dan Bak Muatan Serta Komponen-Komponennya

C. Situs Internet

<http://adrilamodji.wordpress.com/hukum/pengertian-tujuan-jenis-jenis-dan-macam-macam-pembagian-hukum.html> Diakses Pada hari Kamis Tanggal 26 Oktober 2017

<http://masriadam.blogspot.co.id/2012/10/perlindungan-hukum-korban-kecelakaan.html> Diakses pada hari Rabu, 25 Oktober 2017

<http://Sergie-zaiNomorvsky.blogspot.co.id/2012/11/kesengajaan-dan-kealpaan-dalam-hukum.html> Diakses pada Hari Sabtu Tanggal 14 April 2018

<http://www.sakaran.com/2015/11/jenis-pelanggaran-dan-denda-tilang.html> Diakses pada Hari Sabtu Tanggal 14 April 2018