

# TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA KEALPAAN

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

## Abstrak

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.

Bentuk-bentuk kecelakaan lalu lintas di jalan raya di dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, secara tegas tidak diatur, namun tentang peristiwa kecelakaan lalu lintas secara tegas telah diatur pada bagian keempat dari Undang-undang dimaksud. 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

Abandonment is a violator of the law, but he does not heed the ban. He is negligent, negligent, careless in doing such deeds. Thus, in negligence the defendant ignores the prohibition so as not to be cautious in the act of an objective act causing causal circumstances to be forbidden to have a negligence which contains two conditions, namely not making predictors as required by law and not making the precautions as required by law .

The forms of road traffic accidents in Law No. 14 of 1992 are strictly not regulated, but concerning the incidents of traffic accidents is explicitly regulated in the fourth section of the Act. This law provides for the principles and purposes of traffic, coaching, infrastructure, terminals, vehicles, drivers, insurance, transport and criminal provisions. Article 27, states that: "Motor vehicle drivers involved in traffic accidents shall be required to stop the vehicle, assist the person who was the victim of the accident and report the accident to the officer of the State Police of the Republic of Indonesia

Keywords: Crime, negligence

## 1. PENDAHULUAN

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.<sup>1</sup>

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 demikian, tetapi kita masih dapat mempertanyakanya lebih jauh derajat efektivitasnya. Seseorang menaati atau tidak menaati suatu aturan hukum, tergantung pada kepentinganya. Seperti yang dikemukakan oleh H.C. Kelman, yaitu:<sup>2</sup>

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 inrinsik yang dianutnya.

Jika ketaatan sebagian besar masyarakat terhadap suatu aturan umum hanya karena kepentingan yang bersifat *Compliance* atau hanya takut sanksi, maka derajat ketaatannya sangat rendah, karena membutuhkan pengawasan yang terus menerus. Berbeda kalau ketaatannya yang besifat *Internalization*, yang ketaatannya karena aturan hukum tersebut benar-benar cocok dengan nilai intrinsik yang dianutnya, maka derajat ketaatannya yang tertinggi.<sup>3</sup>

Oleh karena itu masalah kesadaran hukum memang merupakan salah satu objek kajian yang penting untuk berlangsungnya efektifitas suatu Undang-undang.

Pada umumnya bahwa kesadaran warga masyarakat terhadap hukum yang tinggi mengakibatkan para warga masyarakat mematuhi ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku. Sebaliknya, apabila kesadaran warga masyarakat terhadap hukum sangat rendah, maka derajat kepatuhannya terhadap hukum juga tidak tinggi. Dengan kata lain, kesadaran hukum menyangkut masalah, apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.<sup>4</sup>

Menurut Soerjono Soekanto, ada empat indikator yang membentuk kesadaran hukum yang secara berurutan yaitu<sup>5</sup> :

---

<sup>1</sup><http://www.negarahukum.com/hukum/efektifitas-hukum.html>, diakses pada 27 Oktober 2017 Pukul 12:09

<sup>2</sup>Achmad Ali, *Menjelajahi kajian Empiris Terhadap Hukum*, PT. Yarsif Watampone, Jakarta, 1998, hlm. 193.

<sup>3</sup>Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum( Legal Theory) dan teori peradilan (judicialprudence)*, Kencana Pranada Media Grup, Jakarta, hlm. 375.

<sup>4</sup>Soerjono Soekanto dan Mustafa abdullah, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali, Jakarta, 1987, hlm.215

<sup>5</sup>Munir Fuady, *Sosiologi Hukum Kontemporer*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, hlm. 77.

1. Pengetahuan Hukum, Dalam hal ini, merupakan pengetahuan seseorang berkenaan dengan perilaku tertentu yang diatur oleh hukum tertulis, yakni tentang apa yang dilarang dan apa yang diperbolehkan.
2. Pemahaman Hukum, Yang dimaksud adalah bahwa sejumlah informasi yang dimiliki oleh seseorang mengenai isi dari aturan hukum (tertulis), yakni mengenai isi, tujuan, dan manfaat dari peraturan tersebut

Merupakan suatu kecenderungan untuk menerima atau menolak hukum karena adanya penghargaan atau keinsafan bahwa hukum tersebut bermanfaat atau tidak bermanfaat bagi kehidupan manusia.

Menurut Achmad Ali bahwa kesadaran hukum dan ketaatan hukum adalah dua hal yang saling berhubungan, meskipun sangat erat hubungannya, namun tetap tidak persis sama. Kedua unsur itu memang sangat menentukan efektif atau tidaknya pelaksanaan hukum dan perundang-undangan di dalam masyarakat.<sup>6</sup> Intinya adalah kesadaran hukum warga masyarakat sebenarnya menyangkut faktor-faktor suatu ketentuan hukum tertentu diketahui, dipahami, ditaati, dan dihargai. Apabila warga masyarakat hanya mengetahui adanya suatu ketentuan hukum, maka taraf kesadaran hukumnya lebih rendah dari mereka yang memahaminya, dan seterusnya.

Tetapi 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.

Banyak di antara masyarakat yang sesungguhnya telah sadar akan pentingnya hukum dan menghormati hukum sebagai aturan yang perlu dipatuhi, baik itu karena dorongan insting maupun secara rasional. Namun secara faktual, kesadaran tersebut tidak diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari atau dalam praktek yang nyata.

Kesadaran hukum yang dimiliki oleh masyarakat tertentu dapat dengan mudah luntur oleh perilaku atau suatu hal yang memungkinkan seseorang untuk bisa mendapatkan keuntungan yang lebih besar baik materil maupun immateril jika tidak patuh terhadap hukum. Dalam hal ini kepentingan seseorang tersebut akan lebih banyak terakomodir dengan tidak patuh terhadap hukum meskipun harus merugikan atau berpotensi merugikan kepentingan orang banyak.

Oleh karena itu kesadaran hukum mesti terus didorong untuk ditingkatkan supaya bisa menjadi kepatuhan hukum atau ketaatan hukum sehingga konsep mengenai kesadaran hukum masyarakat dapat diaktualisasikan dalam kehidupan sehari-hari. Karena yang dikatakan tidak mempunyai kesadaran hukum adalah warga atau masyarakat yang tidak mengacuhkan hukum atau bersikap apatis terhadap aturan-aturan atau terhadap hukum tertentu.

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

---

<sup>6</sup> Achmad Ali, 2009, *Opcit*, hlm .299.

biasanya dilakukan dengan jalan membiarkan para warga masyarakat untuk mengerti ketentuan-ketentuan hukum yang dihadapi. Hal ini akan memberikan kesempatan untuk dapat merasakan pendirian bahwa teladan-teladan yang paling buruk adalah perbuatan melanggar ketentuan-ketentuan hukum.<sup>7</sup>

Banyak hal yang memungkinkan seseorang bisa taat terhadap hukum, jenis-jenis ketaatan hukum menggunakan lalulitas yang dikemukakan oleh H.C. Kelman adalah sebagai berikut<sup>8</sup>:

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 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.

---

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah, *Opcit*, hlm. 220.

<sup>8</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta : Rajawali Pers, Jakarta, 1982, hlm. 49-

Di dalam realitasnya seseorang dapat menaati hukum hanya karena satu jenis saja, seperti taat karena *compliance* dan tidak masuk dalam jenis *identification* dan *internalization*. Juga dapat terjadi seseorang menaati aturan hukum berdasarkan dua jenis atau bahkan tiga jenis ketaatan sekaligus, tergantung pada situasi dan kondisinya. Selain karena aturan itu cocok dengan nilai intrinsik yang dianutnya juga sekaligus dapat menghindari sanksi dan rusaknya hubungan baik dengan seseorang.

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 didalam bagian ke empat tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keamanan, Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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:<sup>9</sup>

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- 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:<sup>10</sup>

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 pengendalian 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.<sup>11</sup>

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

---

<sup>9</sup>Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas

<sup>10</sup>Pasal 106 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas

<sup>11</sup>[http://thesis-hukum.blogspot.com/2015/02/tindak-pidana-kealpaan-dalam-kecelakaan\\_26.html](http://thesis-hukum.blogspot.com/2015/02/tindak-pidana-kealpaan-dalam-kecelakaan_26.html) Diakses 10 Juli 2018 Pukul 20:45 WIB

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.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ketentuan Pasal 1 Menyebutkan:<sup>12</sup>

1. 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 pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
6. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
7. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
8. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
9. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
10. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

---

<sup>12</sup> Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan

11. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
12. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
13. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
14. 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.
15. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.<sup>13</sup>

Manusia sebagai pengemudi atau pejalan kaki merupakan unsur utama pelaku lalu lintas, dalam penampilannya dipengaruhi oleh kondisi psikologi dari masing-masing diri pribadi, terutama yang menyangkut disiplin dan kondisi fisik dari lingkungan sekitarnya. Kendaraan sebagai alat angkut mempunyai bentuk, ukuran dan kemampuan yang bermacam-macam sesuai kebutuhan. Jaringan jalan sebagai tempat penampungan lalu lintas mempunyai fungsi dan kondisi yang berbeda-beda mulai dari lebar lajur, jumlah lajur, daya dukung dan lain-lain.

Agar lalu lintas dapat berjalan dengan lancar, teratur, tertib dan selamat, maka perlu diatur dan ditata dengan perangkat peraturan yang cocok dan dilengkapi dengan fasilitas penunjangnya.<sup>14</sup> Yang menimbulkan kealpaan, “*Culpa*” dalam arti luas berarti kesalahan pada umumnya, sedang dalam arti sempit adalah bentuk kesalahan yang berupa kealpaan. Suatu keadaan, yang sedemikian membahayakan keamanan orang atau barang, atau mendatangkan kerugian terhadap seseorang yang sedemikian besarnya dan tidak dapat diperbaiki lagi, sehingga undang-undang juga bertindak terhadap larangan penghatianian, sikap sembrono (teledor), pendek kata “*Schuld*” (kealpaan yang menyebabkan keadaan tadi).<sup>15</sup>

*Culpa* dibedakan menjadi *Culpa Levissima* dan *Culpa Lata*. *Culpa Levissima* atau *Lichtste Schuld*, artinya adalah kealpaan yang ringan, sedangkan *Culpa Lata* atau *Merkelijke Schuld* adalah kealpaan berat. Tentang adanya *Culpa Levissima* para ahli menyatakan dijumpai di dalam jenis kejahatan, oleh karena sifatnya yang ringan, akan tetapi dapat di dalam hal pelanggaran dari buku III KUHP, sebaliknya ada pandangan bahwa *Culpa*

---

<sup>13</sup><http://www.hubdat.dephub.go.id/Undang-undang.html> Diakses pada Hari Sabtu 14 April 2018 Pukul 15.00 Wib

<sup>14</sup>Hasan Basri, *Pengaturan dan Pengawasan Lalu Lintas*, Badan Penelitian Dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta, Warta Penelitian Nomor 4,5,6/Th V/Juli, Agustus, September Tahun 1993, hlm. 12.

<sup>15</sup><http://kitabpidana.blogspot.co.uk/2012/04/kealpaan.html> diakses pada hari Sabtu Tanggal 14 April 2018 Pukul 20.00 Wib

*Levissima* oleh Undang-Undang tidak diperhatikan sehingga tidak diancam pidana berat. Sedangkan *Culpa Lata* dipandang didalam kejahatan karena kealpaannya.<sup>16</sup>

Kealpaan untuk pengertian sehari-hari tidak sama dengan kealpaan menurut hukum pidana, yang harus mempunyai arti lebih khusus yang relevan dengan hukum pidana. KUHP tidak memberikan arti dari pada kealpaan. Sebagaimana lazimnya, lalu para ahli memberikan doktrin tentang kealpaan. bahwa *Culpa* mempunyai dua elemen yaitu:

- a. Tidak mengadakan penduga-duga terhadap akibat bagi si pembuat (*voorzienbaarheid*);
- b. Tidak mengadakan penghati-hati mengenai apa yang diperbuat atau tidak diperbuat (*onvoorzichtigheid*).

Mengenai isi kealpaan yang pertama bahwa mengadakan penduga-duga terhadap akibat, berarti disini harus diletakkan adanya hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul, bahkan perlu dicari hubungan kasual antara perbuatan terdakwa dengan akibat yang dilarang.<sup>17</sup>

Timbul pertanyaan sampai dimana adanya kurang berhati-hati sehingga si pelaku harus dihukum. Hal kesengajaan tidak menimbulkan pertanyaan ini karena kesengajaan adalah berupa suatu keadaan batin yang tegas dari seorang pelaku. Lain halnya dengan kurang berhati-hati yang sifatnya bertingkat-tingkat. Ada orang yang dalam melakukan sesuatu pekerjaan sangat berhati-hati, ada juga yang tidak berhati-hati, ada juga kurang berhati-hati, sehingga menjadi serampangan atau ugal-ugalan.<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup>

## II. PEMBAHASAN

### A. Tindak Pidana Kealpaan menurut aturan hukum dan faktor-faktor Kealpaan

---

<sup>16</sup><http://infodanpengertian.blogspot.co.id/2016/02/pengertian-dan-unsur-tindak-pidana.html> diakses pada hari jum'at Tanggal 13 April 2018 Pukul 10.00 Wib

<sup>17</sup><http://handarsubhandi.blogspot.co.id/2015/01/pengertian-dan-jenis-jenis-kealpaan.html>Diakses pada hari Jum'at Tanggal 13 April 2018 Pukul 10.10 Wib

<sup>18</sup><http://Sergie-zaiNomorvsky.blogspot.co.id/2012/11/kesengajaan-dan-kealpaan-dalam-hukum.html>Diakses pada Hari Sabtu Tanggal 14 April 2018 Pukul 20.00 Wib

<sup>19</sup>Tri Andrisman. *Hukum Pidana: Asas-Asas Dan Aturan Umum Hukum Pidana Indonesia*, Universitas Lampung. Bandar Lampung, 2005..hlm 116.



Tindak pidana adalah perumusan dari hukum pidana yang memuat ancaman hukuman, pidana atas pelanggaran Norma-Norma hukum yang ada di bidang hukum lain, yaitu hukum perdata, hukum tata negara dan hukum tata usaha negara. Maka dari itu perlu penerapan adanya hukum pidana dengan tindak-tindak pidana yang dirumuskan di dalamnya itu, bersumber pada pelanggaran hukum di bidang-bidang hukum lain tadi. Jadi dengan sendirinya dalam tiap tindak pidana harus ada sifat melanggar hukum. Dengan demikian sampai sekarang tergambar tiga unsur dari tindak pidana, yaitu ke-1 perbuatan yang dilarang, ke-2 akibat dari perbuatan itu yang menjadi dasar alasan kenapa perbuatan itu dilarang, dan ke-3 sifat melanggar hukum dalam rangkaian kausalitas (sebab-musabab) itu.<sup>20</sup>

Kesalahan merupakan bagian dari delik. Sebagai syarat dapat dipidananya kesalahan selalu dianggap ada apabila telah dilakukan suatu perbuatan pidana. Anggapan ini baru hapus apabila terbukti lain. Dalam hal ini, kesalahan dapat diartikan sebagai “sesuatu yang dapat dicelakan kepada seseorang”. Akan tetapi, kesalahan juga tampak sebagai bagian delik (*Culpa*/kealpaan) dalam beberapa kejahatan dan pelanggaran.<sup>21</sup>

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 ketidakhatian 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 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.<sup>22</sup>

Andaikan seseorang yang melanggar kewajiban untuk bertindak cermat ternyata menimbulkan ancaman bahaya terhadap kepentingan umum tertentu, misalnya di jalan raya, sehingga tindakannya membuat orang lain celaka dan seterusnya, maka sudah dapat dirangkum sebagian besar dari pengertian kealpaan. Dalam dogmatik (hukum pidana) akan dibicarakan tentang objektifitas kealpaan, yang sejalan dengan tindakan menimbulkan ancaman bahaya.<sup>23</sup>

Ditemukan di dalam yurisprudensi, adalah antara kealpaan yang disadari dan yang tidak disadari. Dalam bentuk pertama, hubungan kesadaran antara pelaku dengan akibat yang

---

<sup>20</sup> Hasan Basri, *Op. Cit.* hlm. 28.

<sup>21</sup> D. Schhaffmeister, N. Keijzer, dan Mr. E. PH. Sutorius, *Hukum Pidana*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 101.

<sup>22</sup> *Ibid.*, hlm. 102

<sup>23</sup> *Ibid.*, hlm. 178

(seharusnya) dapat dihindari dapat dibuktikan. Sedangkan yang dimaksud dengan kealpaan yang tidak disadari adalah pelaku sama sekali tidak membayangkan kemungkinan timbulnya akibat dari perbuatannya.<sup>24</sup>

Pembedaan ini penting untuk perumusan dakwaan (tidak untuk perumusan delik dalam undang-undang). Dua bentuk kesalahan/kealpaan yang paling sering tampak sebagai bagian adalah *Culpa* akibat serta dapat dan harus mengetahui, mengerti, serta menduga. *Culpa* akibat tampak kalau rumusan delik menentukan dapat dipidana menyebabkan akibat (luka-luka, mati, dan kerugian benda) yang dapat dicegah karena kealpaan. Pembuat adalah orang yang dapat dicegah karena timbulnya akibat.

Delik-delik *Culpa* ini terdapat dalam KUHP dan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan sebagai kejahatan.<sup>25</sup> 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 lalu lintas 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.

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.

Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi kealpaan terhadap hukum secara umum, menurut C. G. Howard dan R. S. Mummers antara lain:<sup>26</sup>

- a. Relevansi aturan hukum secara umum, dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum itu. Oleh karena itu, jika aturan hukum yang dimaksud berbentuk undang-undang, maka pembuat undang-undang dituntut untuk mampu memahami kebutuhan hukum dari target pemberlakuan undang-undang tersebut.
- b. Kejelasan rumusan dari substansi aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum. Jadi, perumusan substansi aturan hukum itu, harus dirancang dengan baik, jika aturannya tertulis, harus ditulis dengan jelas dan mampu dipahami secara pasti.
- c. Sosialisasi yang optimal kepada seluruh target aturan hukum itu. Kita tidak boleh meyakini fiksi hukum yang menentukan bahwa semua penduduk yang ada di wilayah

---

<sup>24</sup>*Ibid.*, hlm. 180.

<sup>25</sup> D. Schhaffmeister, N. Keijzer, dan Mr. E. PH. Sutorius, *Hukum Pidana, Op.Cit.*, hlm. 102.

<sup>26</sup>*Ibid.* achmad Ali, hlm. 376-377.

suatu negara, dengan mengetahui seluruh aturan hukum yang berlaku diwilayahnya. Tidak mungkin penduduk atau warga masyarakat secara umum, mampu mengetahui keberadaan suatu aturan hukum dan substansinya, jika aturan hukum tersebut tidak disosialisasikan secara optimal.

- d. Jika hukum yang dimaksud adalah perundang undangan, maka seyogyanya aturannya bersifat melarang lebih mudah dilaksanakan ketimbang hukum yang bersifat mengharuskan.
- e. Sanksi yang diancam oleh aturan hukum itu harus dipadankan dengan sifat aturan hukum yang dilanggar tersebut. Suatu sanksi yang dapat kita katakan tepat untuk suatu tujuan tertentu, belum tentu tepat untuk tujuan lain.
- f. Berat ringannya sanksi yang diancamkan dalam aturan hukum, harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan. Sebagai contoh, sanksi denda yang diancamkan oleh Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku di Indonesia saat ini, terlalu berat jika dibandingkan dengan penghasilan orang Indonesia.
- g. Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan hukum tersebut adalah memang memungkinkan, karena tindakan yang diatur dan diancam sanksi, memang tindakan yang konkret, dapat dilihat, diamati, oleh karenanya memungkinkan untuk diproses dalam setiap tahap (Penyelidikan, Penyidikan, Penuntutan, dan penghukuman).

Membuat suatu aturan hukum yang mengancamkan sanksi terhadap tindakan-tindakan yang bersifat ghaib dan mistik adalah mustahil untuk efektif, karena mustahil untuk ditegakan melalui proses hukum. Mengancamkan sanksi perbuatan yang sering dikenal dengan sihir atau tenung adalah mustahil untuk efektif dan dibuktikan. Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan dengan moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut. Aturan hukum yang efektif adalah aturan hukum yang melarang dan mengancamkan sanksi bagi tindakan yang juga dilarang diancam sanksi oleh norma lain, seperti norma moral, norma agama, norma adat istiadat atau kebiasaan, dan lainnya. Aturan hukum yang tidak diatur dan dilarang oleh norma lain, akan lebih tidak efektif.

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 hukum (Penggunaan penalaran hukum, interpretasi, dan konstruksi) dan penerapannya terhadap suatu kasus konkret. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya pada standar hidup sosio ekonomi yang minimal didalam masyarakat. Dan sebelumnya, ketertiban umum sedikit atau banyak, harus telah terjaga, karena tidak mungkin efektifitas hukum akan terwujud secara optimal, jika masyarakat dalam keadaan keos atau situasi perang dahsyat.

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 perundangan adalah karena terpenuhinya suatu kepentingannya

(*interest*) oleh perundang-undangan tersebut.<sup>27</sup> Jika yang akan kita kaji adalah efektivitas perundang-undangan, maka kita dapat mengatakan bahwa tentang efektifnya suatu perundangundangan, banyak tergantung pada beberapa faktor, antara lain<sup>28</sup>:

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

#### **A. SANKSI PIDANA TERHADAP KEALPAAN TERHADAP PENGEMUDI KENDERAAN**

Jika hendak membuktikan kealpaan harus didakwakan kealpaannya. Dakwaan harus melukiskan Perbuatan-perbuatan yang mengesahkan putusan bahwa seseorang telah berbuat (atau tidak berbuat) karena kealpaan. Kalau ternyata bahwa perbuatan berada di bawah Norma komponen sifat melawan hukum-terdiri atas pelanggaran terhadap aturan tertentu, itu dapat disebutkan dengan tegas. Sebagai contoh, dalam dakwaan yang menyebabkan kematian karena kealpaan (Pasal 36 WvW) pelanggaran terhadap RVV dapat dengan tegas disebutkan. Namun, dapat juga secara implisit ditunjukkan bahwa “perbuatannya tidak memenuhi syarat-syarat kematian, misalnya dengan menyebutkan mendadak pindah jalur jalan atau melalui perempatan tanpa mengurangi kecepatan.

Bentuk-bentuk kecelakaan lalu lintas di jalan raya di dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, secara tegas tidak diatur, namun tentang peristiwa kecelakaan lalu lintas secara tegas telah diatur pada bagian keempat dari Undang-undang dimaksud. 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”.<sup>29</sup>

Ketentuan ini mengandung pengertian bahwa kewajiban seorang pengemudi untuk menolong korban kecelakaan yang memerlukan perawatan harus diutamakan. Disisi lain Undang-Undang ini memberikan kelonggaran atau dispensasi bagi pengemudi kendaraan yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya, yaitu apabila pengemudi kendaraan bermotor dalam keadaan memaksa artinya suatu keadaan yang dapat membahayakan keselamatan atau jiwa pengemudi apabila menghentikan kendaraan untuk menolong si korban, namun keadaannya tetap diwajibkan untuk segera melaporkan peristiwa kecelakaan lalu lintas tersebut atau segera melaporkan dirinya kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat. Lebih lanjut Undang-undang ini mengatur secara tegas tentang tanggungjawab pengemudi pemilik kendaraan bermotor terhadap peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan beberapa pihak, seperti :

---

<sup>27</sup> *ibid*, hlm. 379.

<sup>28</sup> *ibid*, hlm. 378

<sup>29</sup> Undang-undang nomor 14 Tahun 1992, *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Pasal 27 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

1. Apabila korban meninggal dunia, maka pengemudi kendaraan bermotor wajib memberikan bantuan kepada ahli waris dari korban untuk membiayai biaya pengobatan dan biaya pemakaman
2. Apabila korban cidera, kewajiban sang pengemudi kendaraan bermotor wajib memberikan biaya pengobatan

Adapun dielakkan atau diluar kemampuan, disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, maupun disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.<sup>30</sup>

1. Inventarisasi dan Evaluasi tingkat pelayanan

Peraturan Pemerintah ini tidak jauh beda dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Peraturan Pemerintah ini selain mengatur secara tegas mengenai lalu lintas di jalan raya, juga mengatur berbagai hal yang bertujuan untuk menghindarkan terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, seperti manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta tata cara berlalu lintas. Hal yang dimaksud meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Perencanaan lalu lintas meliputi kegiatan:

- a. Penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan
- b. Penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas
- c. Penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya.<sup>31</sup>

Sedangkan pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas jalan tertentu. Pengawasan lalu lintas meliputi:

1. Pemantauan terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas di bidang pengaturan lalu lintas
2. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas di bidang pengaturan lalu lintas

Pengendalian lalu lintas mencakup beberapa hal, yaitu :

1. Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas dalam bidang pengaturan lalu lintas:
2. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas dalam bidang pengaturan lalu lintas.

Selain diatur mengenai kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan dalam kebijakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, hal tersebut telah diatur secara terperinci mengenai kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan atau dipatuhi oleh setiap pengemudi/pengendara kendaraan bermotor di jalan raya antara lain, menyangkut penggunaan jalur jalan, gerakan lalu lintas kendaraan bermotor, kendaraan berhenti dan parkir, kecepatan maksimum dan/atau minimum kendaraan bermotor.

Keseluruhan kegiatan-kegiatan yang penulis rangkum diatas, adalah merupakan suatu kebijakan yang sangat positif untuk dapat diwujudkan, dalam rangka pemenuhan ketertiban jalur lintas di jalan raya, sehingga kecelakaan lalu lintas di jalan raya dapat terhindar. Lebih lanjut penulis menjelaskan bahwa masalah kecelakaan lalu lintas di jalan

---

<sup>30</sup> *Ibid*, Pasal 29

<sup>31</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, Tentang Prasarana, dan Lalu Lintas

raya memang lebih jelas diatur dalam Peraturan Pemerintah ini, hal ini sesuai dengan bunyi Pasal 93, yang menyatakan :

"Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda."

Sedangkan pada 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. Pertanggungjawaban pidana dalam Pasal 310 tersebut disebutkan bahwa :<sup>32</sup>

- i. 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)
- ii. 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)
- iii. 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)
- iv. 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 :<sup>33</sup>

- 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.

---

<sup>32</sup>*Ibid*, Pasal 310

<sup>33</sup>*Ibid*, Pasal 359 -360

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 satunya di dalamnya 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.”*

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:<sup>34</sup>

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

Perkara tilang diadili dengan acara pemeriksaan cepat dan tidak dapat diadili dengan cara pemeriksaan biasa. Sistem peradilan tilang lembaga yang terlibat sebagai subsistem adalah kepolisian, kejaksaan dan pengadilan dengan tugas dan fungsinya yang telah diatur sesuai dengan undang-undang. Acara pemeriksaan cepat yang diatur dalam KUHAP meliputi acara pemeriksaan tindak pidana ringan dan perkara pelanggaran lalu

---

<sup>34</sup> Pasal 291 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

lintas. Pasal 211 KUHAP menyebutkan bahwa yang diperiksa menurut acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran lalu lintas tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan.

Sistem peradilan tilang pihak yang terdepan sama dengan sistem peradilan pidana perkara biasa yaitu kepolisian. Pemeriksaan permulaan dilakukan ditempat kejadian. Polisi yang bertugas melaksanakan penegakan hukum apabila menemukan pelanggaran lalu lintas tertentu harus menindak langsung ditempat kejadian. Perkara pidana lalu lintas dapat diselesaikan melalui perdamaian sebagai proses penyelesaian perkara pidana lalu lintas di luar pengadilan (*Alternative Dispute Resolution*). Polisi sebagai penyidik dalam menyelesaikan tindak pidana lalu lintas di luar Pengadilan ini kalau pelaku dan pihak korban sudah ada kesepakatan kehendak. Penyelesaian di dalam Pengadilan, apabila para pihak pelaku dan keluarga korban tidak ada kesepakatan kehendak untuk diselesaikan di luar Pengadilan, Polisi sebagai penyidik sesuai dengan tugasnya membuat berita acara tentang kejadiannya dan kemudian menyerahkan ke Jaksa penuntut Umum agar dilakukan penuntutan. Hukum Pidana sebagai hukum yang mempunyai fungsi subsider, karena hukum pidana baru digunakan apabila upaya lain dirasakan tidak berhasil atau tidak sesuai.<sup>35</sup>

Uraian di atas selaras dengan konsep pembedaan yang diwujudkan dalam proses Pengadilan itu bertujuan untuk prevensi umum dan prevensi khusus. Prevensi umum yaitu dengan dipidanya pelaku kejahatan maka diharapkan pelaku akan mengurungkan niatnya untuk berbuat jahat, sedangkan prevensi khusus yaitu dengan telah diselesainya menjalani pidana maka ia diharapkan tidak akan mengulangi lagi perbuatannya. Persyaratan pidana pada umumnya meliputi persyaratan-persyaratan yang menyangkut segi perbuatan dan segi orang. Kedua segi tersebut terdapat dua asas yang saling berpasangan yaitu asas legalitas yang menyangkut segi perbuatan dan asas *culpabilitas* atas asas kesalahan yang menyangkut segi orang. Asas legalitas menghendaki adanya ketentuan yang pasti lebih dahulu, sedangkan asas kesalahan menghendaki agar hanya orang yang benar-benar bersalah saja yang dapat dikenakan pembedaan.

Polisi sebagai penyidik dalam menangani perkara kecelakaan lalu lintas harus melihat dahulu sebab-sebab terjadinya kecelakaan tersebut, sehingga polisi dapat menentukan bahwa perkara dapat diselesaikan di luar pengadilan atau harus melalui pengadilan. Polisi dalam menentukan kriteria ini harus mempunyai dasar keahlian khusus di bidang lalu lintas, karena polisi dalam menangani perkara harus dapat menyelesaikan dengan baik dan adil. Adapun dalam hal tersebut berkaitan langsung dengan cara penyelesaiannya, apabila dapat dibuktikan karena kealpaan pelaku dan korban dianggap bersalah maka dapat diselesaikan di luar pengadilan dan sebaliknya apabila kesalahan dari pelaku maka polisi selaku penyidik akan melimpahkan perkara tersebut ke Kejaksaan untuk dilakukan penuntutan dan selanjutnya harus diselesaikan melalui pengadilan.<sup>36</sup>

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,

---

<sup>35</sup>Eva Achjani Zulfa, *Keadilan Restoratif di Indonesia*, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta, 2009, hlm.23

<sup>36</sup>M. Faal. *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi (Diskresi Kepolisian)*. Pradnya, Paramita, Jakarta, 2011, hlm.26



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.”*

Jadi, didasarkan pada uraian di atas, maka pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi saja tanpa korban merupakan pelaku tindak pidana dan akan diproses secara pidana karena tindak pidananya<sup>37</sup>

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang

---

<sup>37</sup><http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt4ee0929d2179f/pertanggungjawaban-hukum-dalam-kecelakaan-yang-mengakibatkan-kerugian-materi> Diakses Pada Tanggal 21 Juli 2018 Pukul 01:15 Wib

diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas. Sedangkan untuk perusahaan jasa angkutan umum, dapat dikenakan sanksi yang diatur dalam pasal-pasal berikut.<sup>38</sup>

**Pasal 188**

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

**Pasal 191**

Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

**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 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 diangkat 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 kewajiban<sup>39</sup>

- 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.

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:<sup>40</sup>

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/ atau

---

<sup>38</sup>Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

<sup>39</sup>Pasal 231 Ayat 1 Undang-undang Pasal 231 ayat 1 Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>40</sup>Pasal 234 ayat 3 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- 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:<sup>41</sup>

*“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.<sup>42</sup> 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 Rp12.000.000<sup>43</sup>.

Walaupun pelaku telah bertanggung jawab serta adanya perdamaian dengan keluarga korban tidak menghapuskan tuntutan pidana seperti yang terdapat pada Putusan MA No. 1187 K/Pid/2011. dan dalam Putusan MA No. 2174 K/Pid/2009, terdakwa tetap dikenakan hukuman walaupun telah ada perdamaian dan terdakwa sendiri juga mengalami luka dalam kecelakaan tersebut.

Meskipun demikian, pelaku tetap perlu mengusahakan perdamaian dengan keluarga korban karena hal itu dapat dipertimbangkan hakim untuk meringankan hukumannya. Sebaliknya, tidak adanya perdamaian antara pelaku dengan keluarga korban bisa menjadi hal yang memberatkan pelaku. Sebagai contoh, dalam Putusan MA No. 403 K/Pid/2011 antara pelaku dan keluarga korban tidak tercapai perdamaian, serta dalam Putusan MA No. 553 K/Pid/2012 pelaku tidak memiliki iktikad baik untuk melakukan perdamaian kepada keluarga korban, sehingga menurut majelis hakim tidak adanya perdamaian dijadikan sebagai pertimbangan yang memberatkan kesalahan terdakwa.

Jadi, apabila kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan pelaku telah bertanggung jawab kepada keluarga korban serta terjadi perdamaian, hal tersebut tidak menghapus tuntutan pidana kepada pelaku, sehingga polisi tetap berhak melakukan penyidikan

Dengan demikian akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan., bahwa “Dalam berbagai macam kesalahan, dimana orang yang berbuat salah menimbulkan kerugian pada orang lain, maka ia harus membayar ganti kerugian”.<sup>44</sup> Namun hal itu harus dibuktikan dihadapan pengadilan dengan disertai bukti-bukti yang kuat karena sesuai dengan Undang-undang Dasar 1945 butir ke 2 menyebutkan "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab", dan butir ke 5 "Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia", serta hak untuk mendapatkan perlakuan yang sama dimata

---

<sup>41</sup>Pasal 235 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>42</sup> Pasal 230 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan

<sup>43</sup> Pasal 310 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan

<sup>44</sup><http://masriadam.blogspot.co.id/2012/10/perlindungan-hukum-korban-kecelakaan.html> Diakses pada hari Rabu, 25 Oktober 2018, Pukul 15.10 WIB

hukum,<sup>45</sup> agar masyarakat Indonesia haruslah diperlakukan adil dalam kondisi apapun dan bagaimanapun. Karena keadilan menjadi sumbu kehidupan agar terciptanya masyarakat yang sadar dan optimis bahwa hukum dapat mengatur kehidupan.

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, seperti yang disebutkan dalam Pasal 310 ayat (1)

*“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 299 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak 1.000.000,00 (satu juta rupiah) “.*

Sedangkan dalam Pasal 310 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa :

- 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 dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), 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), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (Lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (Sepuluh Juta Rupiah).
- 4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) 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).

Dengan demikian akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan., bahwa “Dalam berbagai macam kesalahan, dimana orang yang berbuat salah menimbulkan kerugian pada orang lain, maka ia harus membayar ganti kerugian”.<sup>46</sup> Namun hal itu harus dibuktikan dihadapan pengadilan dengan disertai bukti-bukti yang kuat karena sesuai dengan Undang-undang Dasar 1945 butir ke 2 menyebutkan "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab", dan butir ke 5

---

<sup>45</sup>Undang-undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

<sup>46</sup><http://masriadam.blogspot.co.id/2012/10/perlindungan-hukum-korban-kecelakaan.html> Diakses pada hari Rabu, 25 Oktober 2018, Pukul 15.10 WIB

"Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia", serta hak untuk mendapatkan perlakuan yang sama dimata hukum,<sup>47</sup> agar masyarakat indonesia haruslah diperlakukan adil dalam kondisi apapun dan bagaimanapun. karena keadilan menjadi sumbu kehidupan agar terciptanya masyarakat yang sadar dan optimis bahwa hukum dapat mengatur kehidupan.

### **PENUTUP**

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.

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**

---

<sup>47</sup>Undang-undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

## A. Buku-buku

- Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum( Legal Theory) dan teori peradilan (judicialprudence)*, Kencana Pranada Media Grup, Jakarta, 2009
- AdamiChazawi, *Pelajaran HukumPidanaBagian 1: StelselPidana, TindakPidana, Teori-TeoriPemidanaan dan Batas BerlakunyaHukumPidana*, PT Raja GrafindoPersada, Jakarta, 2002
- Abubakar Iskandar, *Menuju lalu Lintas dan Angkutan jalan yang tertib*, Departemen Perhubungan Indonesia, Jakarta,1996
- 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
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986
- 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 Nomorrmatif & 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-Koponennya

## 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
- <http://www.hubdat.dephub.go.id/Undang-undang.html> Diakses pada Hari Sabtu 14 April 2018
- <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt4ee0929d2179f/pertanggungjawaban-hukum-dalam-kecelakaan-yang-mengakibatkan-kerugian-materi> Diakses Pada Tanggal 21 Juli 2018
- [http://thesis-hukum.blogspot.com/2015/02/tindak-pidana-kealpaan-dalam-kecelakaan\\_26.html](http://thesis-hukum.blogspot.com/2015/02/tindak-pidana-kealpaan-dalam-kecelakaan_26.html) Diakses 10 Juli 2018

<http://anakanakkuliah hukum.blogspot.com> Diakses Pada tanggal 13 Juli 2018

[https://www.transport-supplychainlogistics.co.id/RXID/RXID\\_ITSCL/2016/pdf/Understanding\\_The\\_Haulage\\_andDimensions\\_of\\_Commercial\\_Vehicles.pdf](https://www.transport-supplychainlogistics.co.id/RXID/RXID_ITSCL/2016/pdf/Understanding_The_Haulage_andDimensions_of_Commercial_Vehicles.pdf)