

SKRIPSI

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)



Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Strata
Satu (S1) Ilmu Hukum

Oleh :

Nama : Sultan Zhorif Rizqulloh
NIM 22110014

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTER SUDIRMAN GUPPI
2026

SKRIPSI

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)



Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Strata
Satu (S1) Ilmu Hukum

Oleh :

Nama : Sultan Zhorif Rizqulloh
NIM 22110014

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTER SUDIRMAN GUPPI
2026**

HALAMAN PENYERAHAN

SKRIPSI

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT
(Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)**

Yang diajukan oleh :

Nama : Sultan Zhorif Rizqulloh

NIM : 22110014

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing untuk dipertahankan dihadapan panitia penguji skripsi Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI (Undaris).

Pada hari.....tanggal....., 20.....

Pembimbing Utama



Lailasari Ekaningsih, S.H.,M.H
NUPTK. 7450771672230222

Pembimbing Pembantu



Surya Kusuma Wardana, S.H.,M.H
NUPTK. 7852765666131172

HALAMAN PENGESAHAN

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)

Dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : Sultan Zhorif Rizqulloh

NIM : 22110014

Telah dipertahankan dihadapan Dewan Penguji Skripsi dan diterima untuk memenuhi tugas dan syarat-syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata I Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI (Undaris).

Pada hari.....tanggal....., 20.....

dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus.

Dewan Penguji

Ketua,



Lailasari Ekaningsih, S.H.,M.H
NUPTK. 7450771672230222

Anggota



Surya Kusuma Wardana, S.H., M.H
NUPTK. 7852765666131172

Anggota



Dr. Naya Amin Zaini, S.H., M.H.
NUPTK. 5447763664131172

Mengetahui;

Dekan,



Dr. Mohamad Tohari, S.H., M.H.
NUPTK. 1248747648130113

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

Doa adalah pintu rahasia dalam gapai tujuan.

Ketika kata tak lagi mampu menjembatani,
biarkan Tuhan yang berbicara di antara kalian

Sherly Tjoanda (**Gubernur Maluku Utara**) -

Kerja Keras dan berbekal Keyakinan Diri

"Kamu bisa mengubah dari nobody menjadi somebody.

Ters kerja keras, and never give up".

(Retno Marsudi - Mantan Menteri **Luar Negeri Indonesia**) -

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)” ini diajukan untuk melengkapi syarat ujian akhir dalam meraih gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI

Penulis menyadari bahwa terselesainya skripsi ini tidak terlepas dari bimbingan, dorongan dan arahan serta semangat yang telah diberikan dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Drs. H. Hono Sejati, S.H., M.Hum selaku Rektor Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI
2. Dr. Mohamad Tohari, S.H., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI sekaligus
3. Dr. Muhammad Zainuddin, S.H., M.H selaku Kaprodi Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI
4. Lailasari Ekaningsih, S.H., M.H selaku dosen pembimbing yang dengan sabar mengarahkan dan memotivasi saya untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
5. Surya Kusuma Wardana, S.H., M.H selaku pembimbing kedua yang selalu membersamai proses penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

6. Bapak dan Ibu Dosen serta Staff Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI
7. Rekan-rekan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI
8. Terhusus untuk orang tua saya yang selalu membersamai setiap usaha dan doa, Terutama Ibu.
9. Keluarga kecil tercintaku, kakak dan adik ku tersayang
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa memberikan rahmat kepada semua yang telah memberikan bantuan maupun pertolongan dan atas segala budi dan amal yang telah diberikan kepada penulis.

Semarang, 7 Maret 2025

Penulis

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a series of loops and a final 'R'.

Sultan Zhorif Rizqulloh

22110014

SURAT ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini saya,

Nama : Sultan Zhorif Rizqulloh

NIM : 22110014

Program Studi/ Fakultas Program Studi Ilmu Hukum/ Fakultas Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi dengan judul “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)” adalah skripsi asli dan belum pernah di ajukan untuk mendapatkan gelar akademik apapun di perguruan tinggi manapun.
2. Skripsi ini merupakan ide dan hasil karya murni saya yang dibimbing dan dibantu oleh tim pembimbing dan narasumber.
3. Skripsi ini tidak memuat karya atau pendapat orang lain yang telah dipublikasikan kecuali secara tertulis dicantumkan dalam naskah sebagai acuan dengan menyebut nama pengarang dan judul aslinya serta dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidak benaran di dalam pernyataan ini, saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah saya peroleh dan sanksi lain sesuai dengan norma yang berlaku di Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman GUPPI

Semarang , 7 Maret 2026

Yang Membuat Pernyataan


Sultan Zhorif Rizqulloh

22110014

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PENYERAHAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
SURAT ORISINALITAS	vii
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Sistematika Penulisan Skripsi	9

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

A. Gambaran Umum Kepolisian Daerah Jawa Tengah (Polda Jateng)	11
B. Tinjauan Umum tentang Tindak Pidana.....	20
C. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana	25
D. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan	36
E. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum	38
F. Kerangka berfikir.....	45

BAB III : METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian	47
B. Jenis Penelitian	47
C. Sifat Penelitian	48
D. Sumber dan Data Penelitian	48
E. Teknik Pengumpulan Data	50
F. Jalannya Penelitian	51
G. Metode Analisis Data	52

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Berat Berdasarkan Ketentuan Peraturan Perundang- Undangan Yang Berlaku Di Indonesia	54
B. Hambatan Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Berat Dalam Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah	70
C. Solusi Untuk Meningkatkan Kesadaran Dan Kepatuhan Pengemudi Dalam Berlalu Lintas Guna Mengurangi Angka Kecelakaan Lalu Lintas Berat	76

BAB V : PENUTUP

A. Kesimpulan.....	90
B. Saran - Saran	91

DAFTAR PUSTAKA

Abstrak

Tingginya angka kecelakaan akibat kelalaian pengemudi mempertegas bahwa pengemudi memiliki tanggung jawab hukum yang sangat besar dalam menjaga keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lain. Polda Jawa Tengah menjadi instansi yang paling bertanggungjawab dalam hal kasus kecelakaan pengemudi baik mengakibatkan meninggalnya korban maupun luka berat saja. Tujuan penelitian ini yakni guna menganalisis bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, memaparkan hambatan dalam penerapan pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan serta upaya guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas sehingga bisa mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat. Metode penelitian menggunakan penelitian jenis lapangan dengan pendekatan empiris yang bersumber pada Bahan Hukum Primer yaitu berupa wawancara narasumber dan Hukum Sekunder data internal Dirlantas Polda Jawa Tengah serta peraturan yang berlaku lainnya. Analisis pada penelitian ini menggunakan analisis kualitatif

Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yaitu pertanggungjawaban berupa pidana penjara, pidana denda dan pencabutan atau pembatasan hak untuk mengemudi. Sementara hambatan pelaksanaan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi oleh Dirlantas Polda Jawa Tengah yaitu hambatan pembuktian unsur kesalahan (*Culpa*) pengemudi, hambatan administratif, hambatan teknis. Upaya yang dilakukan oleh Polda Jawa Tengah dalam rangka meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat yaitu dengan 3 langkah yang terdiri pendidikan lalu lintas dan sosialisasi hukum, peningkatan pengawasan dan standarisasi kompetensi pengemudi, ETLE serta melibatkan peran masyarakat dan budaya hukum berlalu lintas

Kata Kunci : Pertanggungjawaban Pidana, Kecelakaan , Korban Meninggal Dan Hambatannya

Abstract

The high number of accidents caused by driver negligence emphasizes that drivers have a huge legal responsibility to ensure their own safety and that of other road users. The Central Java Regional Police is the agency most responsible for cases of driver accidents, whether they result in fatalities or serious injuries.

The purpose of this study is to analyze the form of criminal liability for drivers who cause serious traffic accidents based on the provisions of the laws and regulations in force in Indonesia, to describe the obstacles in the application of criminal liability for accident perpetrators, and to make efforts to increase driver awareness and compliance in traffic so that the number of serious traffic accidents can be reduced.

The research method used field research with an empirical approach based on primary legal sources, namely interviews with informants and secondary legal sources, internal data from the Central Java Regional Police Traffic Directorate, and other applicable regulations. The analysis in this study used qualitative analysis.

The results of the study show that the form of criminal liability for drivers who cause serious traffic accidents based on the provisions of the laws and regulations in force in Indonesia is liability in the form of imprisonment, fines, and revocation or restriction of driving privileges. Meanwhile, the obstacles to the implementation of criminal liability against drivers by the Central Java Regional Police Traffic Directorate are obstacles in proving the driver's fault (culpa), administrative obstacles, and technical obstacles. Efforts made by the Central Java Regional Police to increase driver awareness and compliance in traffic in order to reduce the number of serious traffic accidents consist of three steps, namely traffic education and legal socialization, increased supervision and standardization of driver competence, ETLE, and involving the role of the community and traffic law culture.

Keywords: *Criminal Liability, Accidents, Fatalities, and Their Obstacles*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Keselamatan lalu lintas merupakan aspek penting dalam penyelenggaraan transportasi nasional yang bertujuan menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran arus kendaraan di jalan raya. Dalam konteks pembangunan nasional, meningkatnya jumlah kendaraan bermotor tidak sebanding dengan peningkatan kualitas infrastruktur dan kepatuhan pengguna jalan, sehingga risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas semakin tinggi.¹ Kecelakaan lalu lintas bahkan menjadi salah satu penyebab kematian terbesar di Indonesia dan berimplikasi serius terhadap aspek sosial, ekonomi, maupun hukum.

Statistik kecelakaan lalu lintas di Semarang, yang didata oleh Satuan Lalu Lintas Polres Semarang, memainkan peranan penting dalam memahami kondisi keselamatan jalan raya di wilayah ini. Data yang diperoleh mencakup berbagai aspek, termasuk jenis dan penyebab kecelakaan, waktu kejadian, serta lokasi kecelakaan. Informasi ini sangat berguna untuk merumuskan kebijakan dan strategi pengurangan kecelakaan di wilayah tersebut².

Data terbaru 2025 menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di Semarang mengalami fluktuasi. Berdasarkan data yang dihimpun, terdapat sekitar 1.240 kasus kecelakaan, yang terdiri dari kecelakaan ringan, sedang, dan

¹ Hasibuan, E. S., & SH, M. (2021). *Hukum kepolisian dan criminal policy dalam penegakan hukum*. PT. RajaGrafindo Persada-Rajawali Pers.

² <https://satlantaspolressemarang.com/2025/06/statistik-kecelakaan-lalu-lintas-di-semarang-oleh-satlantas-polres-semarang/> Diakses pada 19 November 2025

berat. Sekitar 40% dari total kecelakaan adalah kecelakaan ringan, sedangkan 30% merupakan kecelakaan sedang, dan 30% sisanya adalah kecelakaan berat. Hal ini menunjukkan kecelakaan lalu lintas berat di kota Semarang cukup tinggi angkanya.

Tabel 1. Distribusi Kecelakaan Berdasarkan Tingkat Keparahannya

Jenis Kecelakaan	Jumlah
Kecelakaan Ringan	496
Kecelakaan Sedang	372
Kecelakaan Berat	372

Sumber : Data Internal DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH

Salah satu contoh konkret kecelakaan lalu lintas berat yang relevan untuk menggambarkan urgensi penegakan hukum terhadap pengemudi yang lalai adalah peristiwa kecelakaan maut yang terjadi di Jalan Soekarno–Hatta, jalur utama Semarang–Solo, pada Minggu, 29 Januari 2025, sekitar pukul 05.30 WIB. Insiden tersebut berlangsung di kawasan Sub Terminal Karangjati, Kecamatan Bergas, Kabupaten Semarang, yang merupakan salah satu titik dengan intensitas lalu lintas cukup padat, terutama pada pagi hari ketika aktivitas masyarakat mulai meningkat.³

Kecelakaan tersebut melibatkan sebuah kendaraan mobil boks dengan nomor polisi H 8355 FG yang dikemudikan oleh saudara Ajik Munasir. Berdasarkan keterangan resmi Kanit Gakkum Satlantas Polres Semarang, Iptu

³ <https://www.detik.com/jateng/berita/d-7662458/ibu-dan-anak-tewas-kecelakaan-di-karangjati-semarang#:~:text=Ibu%20dan%20Anak%20Tewas%20Kecelakaan%20di%20Karangjati%20Semarang> diakses pada 7 Maret 2026

Sutarto⁴, mobil boks tersebut diduga mengalami gangguan pada sistem pengereman sehingga pengemudi kehilangan kendali saat melintas di lokasi kejadian. Akibat hilangnya kendali tersebut, kendaraan kemudian menabrak dua sepeda motor yang sedang melaju di jalur yang sama. Benturan keras menyebabkan mobil boks tersebut terguling dan menimpa seorang pejalan kaki yang tengah berada di sisi jalan.

Dampak dari kecelakaan tersebut sangat fatal. Beberapa korban mengalami luka berat, dan satu orang dinyatakan meninggal dunia di lokasi kejadian. Peristiwa ini tidak hanya menimbulkan kerugian materiil, tetapi juga mengakibatkan kerugian immateriil bagi keluarga korban akibat hilangnya nyawa manusia. Selain itu, kejadian ini mengindikasikan adanya potensi pelanggaran terhadap kewajiban pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan standar keselamatan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan⁵.

Kasus tersebut dapat menjadi ilustrasi penting mengenai bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang diduga melakukan kelalaian (*culpa*) hingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan konsekuensi berat. Analisis yuridis terhadap peristiwa ini diperlukan untuk memahami sejauh mana unsur-unsur tindak pidana terpenuhi, bagaimana proses pembuktian dilakukan, serta bagaimana penerapan sanksi pidana dikaitkan dengan prinsip kehati-hatian dan keselamatan dalam berlalu lintas.

⁴ <https://korlantas.polri.go.id/> Diakses pada 19 November 2025

⁵ Permatasari, d. (2024). Tanggung jawab hukum pelaku pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia di kepolisian resor barelang (*Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang*).

Gambar 1.
Contoh Kasus kecelakaan lalu lintas berat berakibat korban meninggal dunia



Berdasarkan hasil analisis data kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota dan Kabupaten Semarang, diketahui bahwa penyebab kecelakaan dapat diklasifikasikan ke dalam tiga faktor utama, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut, faktor manusia menunjukkan kontribusi terbesar. Sekitar 55% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kelalaian pengemudi, yang meliputi tindakan seperti menggunakan ponsel saat mengemudi, mengabaikan rambu dan batas kecepatan, tidak menjaga jarak aman, serta kurangnya konsentrasi akibat kelelahan. Sementara itu, sekitar 25% kecelakaan terjadi akibat faktor lingkungan, seperti kondisi cuaca buruk, visibilitas rendah, dan kerusakan jalan berupa lubang atau permukaan yang tidak rata. Sisanya dipengaruhi oleh kondisi teknis kendaraan yang tidak layak jalan.⁶

Proporsi dominan dari faktor manusia tersebut menunjukkan bahwa unsur *culpa* atau kelalaian menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas

⁶ <https://www.kompas.id/artikel/61-persen-penyebab-kecelakaan-adalah-kelalaian-pengemudi>
diakses pada 19 November 2025

di Semarang. Dalam konteks hukum pidana, kelalaian pengemudi yang berujung pada korban meninggal dunia merupakan tindakan yang memenuhi unsur-unsur tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa pengemudi yang karena kelalaiannya menyebabkan orang lain meninggal dunia dapat dikenai pidana penjara dan/atau denda⁷.

Tingginya angka kecelakaan akibat kelalaian pengemudi mempertegas bahwa pengemudi memiliki tanggung jawab hukum yang sangat besar dalam menjaga keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lain. Saat kelalaian tersebut berujung pada hilangnya nyawa seseorang, pertanggungjawaban pidana tidak hanya menjadi konsekuensi hukum, tetapi juga merupakan langkah penting untuk memberikan efek jera, menjamin keadilan bagi korban, dan mendorong budaya keselamatan berlalu lintas.

Data empiris mengenai penyebab kecelakaan lalu lintas di Semarang memberikan dasar kuat bahwa pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang lalai hingga menimbulkan korban meninggal dunia merupakan kebutuhan yang mendesak. Penegakan hukum yang tegas diperlukan untuk menekan angka kecelakaan, menciptakan ketertiban lalu lintas, serta melindungi masyarakat dari potensi bahaya yang ditimbulkan oleh perilaku berkendara yang tidak bertanggung jawab.

⁷ Setiawan, A. D. W., & Mumpuni, N. W. R. (2025). Penerapan Hukum Pidana Atas Kelalaian Berkendaraan yang Menyebabkan Kematian Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus: Pengadilan Negeri Kotamobagu). *Educatoria: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 5(3), 172-191.

Kajian mengenai pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan lalu lintas berat penting dilakukan untuk menilai bagaimana efektivitas penegakan hukum, khususnya melihat apakah penerapan pasal dalam UU LLAJ telah sesuai dengan unsur-unsur yang harus dibuktikan⁸. Selain itu, penelitian ini juga diperlukan untuk mengetahui sejauh mana pengemudi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kelalaian yang menimbulkan korban jiwa, serta bagaimana penerapan asas-asas hukum pidana seperti asas legalitas, kesalahan, dan proporsionalitas.

Secara akademik, pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan lalu lintas berkaitan erat dengan konsep culpa, yaitu bentuk kesalahan yang bersifat kelalaian. Unsur kelalaian harus dibuktikan dari tindakan pengemudi yang tidak berhati-hati, tidak mematuhi peraturan lalu lintas, atau tidak mengantisipasi akibat yang dapat timbul. Pengaturan dalam Pasal 310 UU LLAJ memberikan batasan bahwa kelalaian yang menyebabkan luka berat atau meninggal dunia merupakan tindak pidana dan harus melalui proses peradilan pidana. Selain itu, penelitian juga menganalisis hubungan antara hukum pidana umum (KUHP) dengan hukum pidana khusus (UU LLAJ), serta sejauh mana penegakan hukum telah menjamin keadilan bagi korban.

Pernyataan di atas didukung oleh beberapa penelitian sebelumnya seperti Penelitian oleh Rahmawati (2021) yang menganalisis penerapan Pasal 310 UU LLAJ dalam kasus kecelakaan lalu lintas di Polres Sleman. Penelitian ini menyimpulkan bahwa pembuktian unsur kelalaian sering terkendala oleh

⁸ Istiawan, I. R. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Kelalaian dalam Berlalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia (Studi Kasus Putusan Nomor 34/Pid. B/2021/PN Mgt). Jurnal Hukum Dan Kesejahteraan, 6(1).

minimnya alat bukti dan saksi. Penelitian oleh Sutrisno (2020) mengenai pertanggungjawaban pidana pengemudi bus yang mengakibatkan kecelakaan massal di Jawa Timur. Penelitian tersebut menekankan bahwa faktor kelelahan dan kelalaian mematuhi SOP menjadi penyebab utama kecelakaan.⁹

Hasil penelitian terdahulu menunjukkan adanya kebutuhan analisis lebih mendalam mengenai bagaimana Ditlantas Polda Jawa Tengah menerapkan ketentuan pidana dalam menangani kecelakaan berat, terutama terkait pemenuhan unsur kesalahan pengemudi dan konsistensi penerapan pasal.

Berdasarkan latar belakang diatas maka peneliti mengajukan judul penelitian berupa “Tinjauan Hukum Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Berat (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)”.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan dari latar belakang masalah tersebut, maka dapat dirumuskan beberapa pertanyaan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia?
2. Bagaiman hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat dalam studi kasus di wilayah hukum DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH ?

⁹ Afrizal, A. (2024). Pertanggungjawaban Pidana Atas Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Kasus Di Kepolisian Resort Pematang Siantar) (Doctoral dissertation, Fakultas Hukum,, Universitas Islam Sumatera Utara).

3. Bagaimana solusi untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat?

C. TUJUAN PENULISAN

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia
2. Untuk mengetahui hambatan dalam penerapan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat dalam studi kasus di wilayah hukum DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH
3. Untuk mengetahui solusi guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas sehingga bisa mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis
 - a. Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmu pengetahuan hukum, terutama mengenai penerapan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat dalam studi kasus di wilayah hukum DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH
 - b. Sebagai persyaratan memperoleh derajat studi strata satu (S-1) di Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI

(UNDARIS).

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai bahan masukan pemikiran, literatur maupun pengetahuan bagi semua pihak yang ingin meneliti permasalahan yang sama.
- b. Menambah wawasan bagi peneliti tentang penerapan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat.

E. SISTEMATIKA PENULISANSKRIPSI

Skripsi dengan judul “Tinjauan Hukum Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Berat (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah)” dalam pembahasannya dibagi menjadi V (lima) bab, sebagaimana yang di uraikan di bawah ini.

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian. Metode penelitian dan sistematika penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang pengertian dan teori mengenai tentang Fungsi dan peran Kepolisian , Pertanggungjawaban Pidana, dan kecelakaan

BAB III METODE PENELITIAN

Berisi tentang metode pendekatan penelitian, metode pengumpulan data dan metode analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian dan pembahasan, yang akan menguraikan mengenai bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, hambatan dalam pelaksanaan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat dan solusi konkrit untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Berisi tentang simpulan dan saran

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. GAMBARAN UMUM KEPOLISIAN DAERAH JAWA TENGAH (POLDA JATENG)

1. Sejarah Kepolisian Daerah Jawa Tengah (Polda Jateng)

Sejarah perjuangan Kepolisian Komando Daerah Jawa Tengah dari masa ke masa, sejak proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia selalu mengalami pasang surut. Berikut adalah lika-liku Kepolisian Jawa Tengah dari masa ke masa:

- a. Periode 17 Agustus 1945-17 Desember 1949, Kepolisian Jawa Tengah berada di bawah naungan Undang-Undang Dasar RI 1945;
- b. Periode 27 Desember 1949-17 Agustus 1950, Kepolisian Jawa Tengah di bawah naungan Undang-Undang Dasar Sementara RI 1949;
- c. Periode 17 Agustus 1950-5 Juli 1959, Kepolisian Jawa Tengah di bawah naungan Undang-Undang Dasar Sementara RI 1950;
- d. Periode 5 Juli 1959-11 Maret 1966, periode peralihan atau menjelang Orde Baru; dan
- e. Periode 11 Maret 1966 Reformasi, adalah periode pembaharuan dan kemajuan serta regenerasi Kepolisian Komando Daerah Kepolisian Jawa Tengah.

Kepolisian Daerah Jawa Tengah terdiri dari 35 Kepolisian Resort

(Polres): Tabel .1 Daftar 35 Jajaran Polres Polda Jawa Tengah

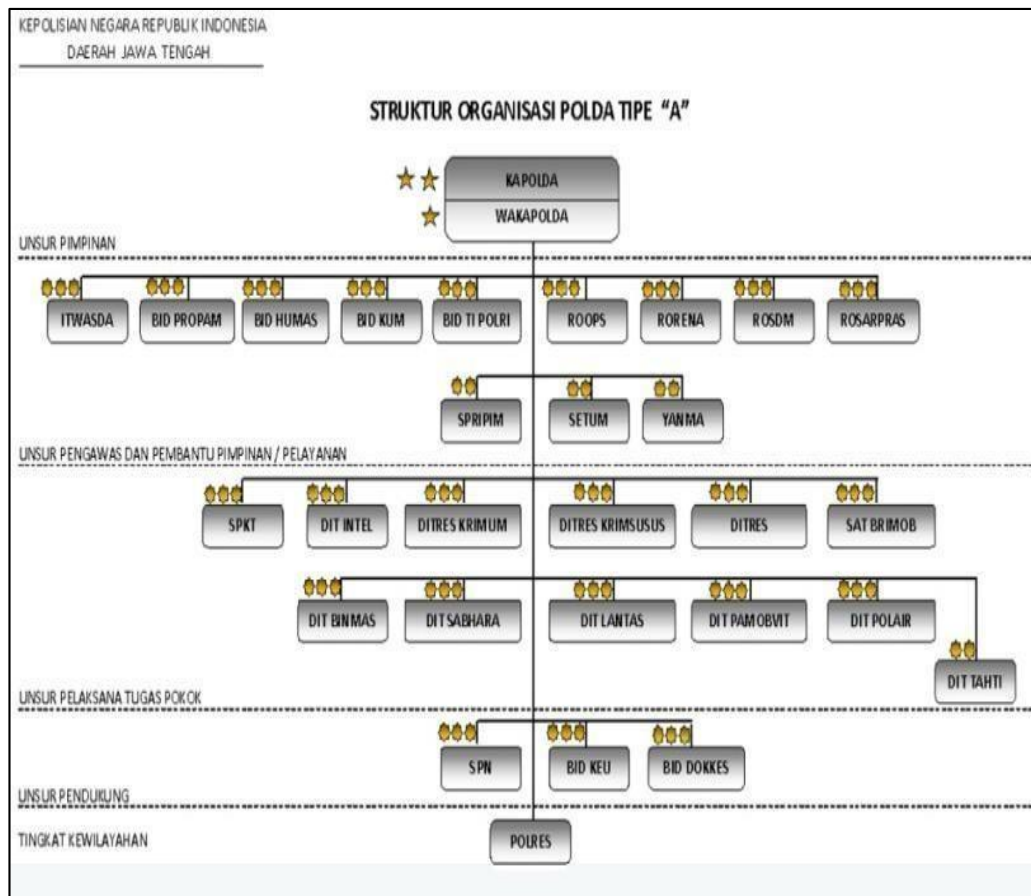
Polrestabes Semarang	Polresta Surakarta	Polres Batang
Polres Semarang	Polres Purbalingga	Polres Karanganyar
Polres Pati	Polres Pekalongan Kota	Polres Kudus
Polres Kendal	Polres Pekalongan	Polres Jepara
Polres Demak	Polres Tegal Kota	Polres Rembang
Polres Salatiga	Polres Tegal	Polres Grobogan
Polres Banyumas	Polres Brebes	Polres Blora
Polres Cilacap	Polres Pemalang	Polres Sukoharjo
Polres Banjarnegara	Polres Boyolali	Polres Klaten
Polres Magelang Kota	Polres Wonogiri	Polres Sragen
Polres Magelang	Polres Purworejo	Polres Kebumen
Polres Temanggung	Polres Wonosobo	

(Sumber: Laporan Bulanan Bidhumas Polda Jateng)

2. Struktur Organisasi POLDA JATENG

Kepolisian Daerah Jawa Tengah (Polda Jateng) merupakan satuan kewilayahan Polri yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri). Struktur organisasi Polda Jateng dibentuk untuk mendukung pelaksanaan tugas pokok Polri, yaitu memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat di wilayah Provinsi Jawa Tengah.

Gambar .1 Struktur Organisasi Polda Jateng Tipe “A”



(Sumber: www.jateng.polri.go.id)

3. Tugas dan wewenang POLDA JATENG

a. Unsur Pimpinan

- (1) Kepala Kepolisian Daerah (Kapolda) adalah Pimpinan Polri di daerah dan bertanggungjawab kepada Kapolri;
- (2) Wakil Kepala Kepolisian Daerah (Wakapolda) adalah Wakil Pimpinan Polri di daerah dan bertanggungjawab kepada Kapolri;

b. Unsur Pengawas dan Pembantu Pimpinan/Pelayanan

- (1) Inspektorat Pengawasan Daerah (Itwasda) bertugas menyelenggarakan pengawasan, pemeriksaan umum, dan

perbendaharaan dalam lingkungan Polda;

- (2) Bidang Profesi dan Pengamanan (Bidpropam) bertugas membina dan melaksanakan pengamanan internal, penegakan disiplin, ketertiban, dan pertanggungjawaban profesi di lingkungan Polda, termasuk pelayanan pengaduan masyarakat mengenai dugaan adanya penyimpangan tindakan anggota atau PNS Polri serta rehabilitasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- (3) Bidang Hubungan Masyarakat (Bidhumas) bertugas sebagai penyedia informasi bagi masyarakat dan internal Kepolisian;
- (4) Bidang Hukum (Bidkum) bertugas sebagai garda terdepan dalam penegakan hukum di wilayah Kepolisian dan masyarakat;
- (5) Bidang Teknologi Informasi Polri (Bid TI Polri) bertugas menyelenggarakan pembinaan teknologi komunikasi dan informasi Kepolisian, pengumpulan dan pengolahan data, serta penyajian informasi kriminal dan pelayanan multimedia;
- (6) Biro Operasi (Roops) bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi manajemen bidang operasi seperti pelatihan pra operasi, koordinasi, dan kerjasama dalam rangka operasi Kepolisian;
- (7) Biro Perencanaan Umum dan Anggaran (Rorena) bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi perencanaan umum dan anggaran;
- (8) Biro Sumber Daya Manusia (Ro SDM) bertugas membina dan melaksanakan fungsi manajemen bidang SDM yang meliputi

penyediaan, penggunaan, perawatan, pemisahan, dan penyaluran personel, asesmen serta psikologi Kepolisian, dan upaya peningkatan kesejahteraan personel di lingkungan Polda;

- (9) Biro Sarana dan Prasarana (Rosarpras) bertugas membina dan menyelenggarakan manajemen Sarpras yang meliputi perbekalan umum, peralatan, fasilitas dan jasa konstruksi, angkutan, SIMAK BMN, pemeliharaan dan perbaikan, inventory dan pergudangan;
- (10) Staf Pribadi Pimpinan (Spripim) bertugas membantu dalam melaksanakan tugas kedinasan dan tugas khusus dari Kapolda dan/atau Wakapolda;
- (11) Sekretariat Umum (Setum) bertugas menyelenggarakan dan membina fungsi kesekretariatan atau administrasi umum yang meliputi korespondensi, ketatalaksanaan perkantoran, dan pengarsipan, termasuk penyelenggaraan kantor pos dan perpustakaan Polda;
- (12) Pelayanan Markas (Yanma) bertugas menyelenggarakan pelayanan markas antara lain pelayanan angkutan, perumahan, pengawalan protokoler, penjagaan markas, dan urusan dalam di lingkungan Polda;

c. Unsur Pelaksana Tugas Pokok

- (1) Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu (SPKT) bertugas memberikan pelayanan Kepolisian secara terpadu kepada masyarakat dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan atau pengaduan, pemberian bantuan atau pertolongan, dan

- pelayanan surat keterangan;
- (2) Direktorat Intelijen Keamanan (Ditintelkam) bertugas membina dan menyelenggarakan kegiatan intelijen;
 - (3) Direktorat Reserse Kriminal Umum (Ditreskrimum) bertugas menyelenggarakan penyelidikan, penyidikan, pengawasan penyidikan tindak pidana umum;
 - (4) Direktorat Reserse Kriminal Khusus (Ditreskrimsus) bertugas menyelenggarakan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana khusus, koordinasi, pengawasan operasional, dan administrasi penyidikan PPNS;
 - (5) Direktorat Reserse Narkoba (Ditresnarkoba) bertugas menyelenggarakan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana penyalahgunaan narkoba;
 - (6) Satuan Brigade Mobil (Satbrimob) bertugas melaksanakan penanggulangan gangguan keamanan berintensitas tinggi;
 - (7) Direktorat Pembinaan Masyarakat (Ditbinmas) bertugas menyelenggarakan pembinaan masyarakat yang meliputi kegiatan Polmas, ketertiban masyarakat, dan kegiatan koordinasi;
 - (8) Direktorat Samapta Bhayangkara (Ditsabhara) bertugas menyelenggarakan kegiatan Turjawali, bantuan satwa, pengamanan unjuk rasa, dan pengendalian massa;
 - (9) Direktorat Lalu Lintas (Dirlantas) bertugas menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas (Dikmaslantas), penegakan hukum, pengkajian masalah lalu

lintas;

(10) Direktorat Pengamanan Obyek Vital (Ditpamobvit) bertugas menyelenggarakan pengamanan obyek khusus meliputi personel dan fasilitas, materiil logistik, kegiatan di dalam fasilitas lembaga negara;

(11) Direktorat Kepolisian Perairan (Ditpolair) bertugas menyelenggarakan fungsi Kepolisian perairan meliputi patroli, TPTKP di perairan, SAR di wilayah perairan, dan Binmas pantai;

(12) Direktorat Perawatan Tahanan dan Barang Bukti (Dittahti) bertugas menyelenggarakan pengamanan, penjagaan, pengawalan, dan perawatan tahanan;

d. Unsur Pendukung

(1) Sekolah Polisi Negara (SPN) bertugas menyelenggarakan pendidikan pembentukan Brigadir serta pelatihan lainnya sesuai Renja atau Kebijakan Kapolda dan/atau Kapolri;

(2) Bidang Keuangan (Bidkeu) bertugas menyelenggarakan dan membina pengelolaan keuangan yang meliputi pembiayaan, pengendalian, pembukuan dan akuntansi pelaporan serta verifikasi laporan keuangan;

(3) Bidang Kedokteran dan Kesehatan (Biddokkes) bertugas menyelenggarakan pembinaan kedokteran dan kesehatan Polri yang meliputi kedokteran Kepolisian, kesehatan Kepolisian, rumah sakit, dan poliklinik;

e. Tingkat Kewilayahan

- (1) Kepolisian Resort (Polres) adalah unsur pelaksana tugas dan wewenang di wilayah kabupaten/kota yang berada di bawah Kapolda.

4. Makna Lambang Kepolisian Daerah Jawa Tengah

Gambar 2 Lambang Kepolisian Daerah Jawa Tengah



(Sumber: www.jateng.polri.go.id)

Warna hitam dan kuning adalah warna legendaris Polri. Warna kuning keemasan perlambang kebesaran jiwa dan keagungan hati nurani segenap prajurit Polri. Warna hitam adalah lambang keabadian dan sikap tenang mantap yang bermakna harapan agar Polri selalu tidak goyah dalam situasi dan kondisi apapun.¹⁰ Gambar Borobudur yang tertulis pada *Badge* Polda Jateng, selain diartikan sebagai keagungan peninggalan sejarah, dimaksudkan pula akan hikmat kekuatan pembuatnya terdahulu, sehingga dapat terwujud suatu bangunan yang megah dan kuat untuk pula

¹⁰ <https://polri.go.id/arti-lambang> diakses pada 7 Maret 2026

diwarisi semangat juang tabah dan ulet. Arti sebenarnya secara simbolis adalah, bahwa candi yang dibangun untuk memuliakan agama Budha Mahayana dan sekaligus untuk mendewakan cikal-bakal dinasti Syailendra yang dalam pemerintahannya dikuasai 10 (sepuluh) orang raja secara berturut-turut. Oleh sebab itu Candi Borobudur disatu pihak mencerminkan nilai-nilai tinggi Agama Budha dan dilain pihak mengandung rasa rendah hati yang disadari penciptanya sedalam-dalamnya.

5. Tugas Pokok Kepolisian Daerah Jawa Tengah

Menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam pemeliharaan keamanan ketertiban masyarakat, penegakan hukum dan memberi perlindungan, pengayoman, dan pelayanan masyarakat serta tugas lain sesuai ketentuan hukum dan peraturan serta kebijakan yang telah ditetapkan.

6. Visi dan misi Kepolisian Daerah Jawa Tengah

VISI

Menampilkan Polda Jawa Tengah yang profesional, bermoral, modern sebagai pelindung, pengayom, dan pelayan masyarakat yang terpercaya dalam pemeliharaan keamanan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum.

MISI

- a. Meningkatkan sumber daya manusia Kepolisian Daerah Jawa

Tengah Untuk tampil sebagai sosok pengayom, pelindung, dan pelayan masyarakat;

- b. Melaksanakan penegakan hukum secara konsisten, berkesinambungan, dan transparan untuk pemeliharaan kamtibmas;
- c. Melaksanakan pelayanan optimal yang dapat menimbulkan kepercayaan bagi masyarakat, dalam upaya meningkatkan kesadaran hukum;
- d. Menciptakan kondisi keamanan yang kondusif dengan meningkatkan peran serta masyarakat dan instansi terkait secara aktif;
- e. Mengedepankan dan menjunjung tinggi hak asasi manusia dalam setiap melaksanakan tugas.

B. TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA

1. Pengertian Tindak Pidana

Tindak pidana merupakan pengertian dasar dalam hukum pidana (yuridis normatif) yang berhubungan dengan perbuatan yang melanggar hukum pidana. Banyak pengertian tindak pidana seperti yang dijelaskan oleh beberapa ahli sebagai berikut:

Menurut Vos, tindak pidana adalah salah kelakuan yang diancam oleh peraturan perundang-undangan, jadi suatu kelakuan yang pada umumnya dilarang dengan ancaman pidana.¹¹

Menurut Simons, tindak pidana adalah kelakuan (handeling) yang

¹¹ Tri Andrisman. Hukum Pidana. (Bandar Lampung. Universitas Lampung. 2017). Hal 81

diancam dengan pidana, yang bersifat melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan dan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggungjawab.¹²

Menurut Prodjodikoro, tindak pidana adalah suatu perbuatan yang pelakunya dikenakan hukuman pidana.¹³

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, dapat diketahui tindak pidana adalah perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang memiliki unsur kesalahan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana, dimana penjatuhan pidana terhadap pelaku adalah demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.

Lukman Hakim menambahkan bahwa maksud dari tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan sanksi pidana. Dalam pandangannya, tindak pidana merupakan suatu perbuatan yang melanggar norma hukum yang berlaku dan dapat dikenakan sanksi oleh negara.¹⁴

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Unsur- unsur tindak pidana, yaitu:

a. Unsur Objektif

Unsur yang terdapat di luar si pelaku. Unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan, yaitu dalam keadaan-keadaan di mana tindakan- tindakan si pelaku itu harus dilakukan. Terdiri dari:

1) Sifat melanggar hukum

¹² Ibid hal 811

¹³ Ibid hal 82

¹⁴ Dr. Lukman Hakim, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta. media press, 2020)

- 2) Kualitas atau kapasitas dari si pelaku
- 3) Kausalitas Yakni hubungan antara suatu tindakan sebagai penyebab dengan suatu kenyataan sebagai akibat.

b. Unsur subjektif

Unsur yang terdapat atau melekat pada diri si pelaku, atau yang dihubungkan dengan diri si pelaku dan termasuk di dalamnya segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Unsur ini terdiri dari:

- 1) Kesengajaan atau ketidaksengajaan (*dolus* atau *culpa*).
- 2) Maksud pada suatu percobaan, seperti ditentukan dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP.
- 3) Macam-macam maksud seperti terdapat dalam kejahatan-kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, dan sebagainya.
- 4) Merencanakan terlebih dahulu, seperti tercantum dalam Pasal 340 KUHP, yaitu pembunuhan yang direncanakan terlebih dahulu.
- 5) Perasaan takut seperti terdapat di dalam Pasal 308 KUHP.¹⁵

3. Macam-Macam Tindak Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) telah diklasifikasikan tindak pidana atau delik ke dalam 2 (dua) kelompok yaitu dalam Buku Kedua dan Buku Ketiga dimana masing-masing menjadi kelompok kejahatan dan pelanggaran. Selanjutnya dalam bab-babnya dikelompokkan menurut sasaran yang hendak dilindungi oleh KUHP

¹⁵ Hiariej, Eddy O.S. *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana* Edisi Revisi, (Yogyakarta. Cahaya Atma Pustaka, 2016)

terhadap tindak pidana tersebut.¹⁶

Perbuatan pidana menurut Kitab Undang-Undang Pidana (KUHP) dibagi atas kejahatan dan pelanggaran. Pembagian kejahatan disusun dalam Buku II Kitab Undang-Undang Pidana (KUHP) dan pelanggaran disusun dalam Buku III Kitab Undang-Undang Pidana (KUHP). Kejahatan merupakan perbuatan yang bertentangan dengan kepentingan hukum, sedangkan pelanggaran merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara.¹⁷

a. Delik Dolus dan Culpa

Delik dolus ialah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana yang dilakukan dengan sengaja. Contohnya terdapat pada Pasal 338 KUHP yang berbunyi dengan sengaja merampas nyawa orang lain, diancam karena pembunuhan dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun. Delik culpa adalah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana yang dilakukan dengan kealpaan (kelalaian). Contoh delik culpa yaitu Pasal 359 KUHP yang berbunyi “Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.¹⁸

b. Delik Commissionis dan Delik Omissionis

Delik commissionis adalah perbuatan melakukan sesuatu yang dilarang oleh aturan-aturan pidana, misalnya mencuri (Pasal 362 KUHP),

¹⁶ Mulyati Pawennei. Hukum Pidana. (Jakarta : Mitra Wacana Media. 2015.). hal. 10-11

¹⁷ Bambang Poernomo. Asas-Asas Hukum Pidana. Yogyakarta : (Yogyakarta. Ghlmia Indonesia. 2017). hal.90.

¹⁸ Moeljanto, Op.Cit, hlm. 31.

menggelapkan (Pasal 372 KUHP), penipuan (Pasal 378 KUHP). Delik omissionis pada umumnya terjadi di tempat dan waktu pembuat (dader) mewujudkan segala unsur perbuatan dan unsur pertanggungjawaban pidana.⁴⁶ Delik omissionis yaitu tindak pidana yang berupa perbuatan pasif, yakni tidak melakukan sesuatu yang diperintahkan. Contoh delik omissionis terdapat dalam Pasal 164 KUHP tentang Kejahatan Terhadap Ketertiban Umum.

a. Delik Formal dan Delik Material

Delik formal ialah rumusan undang-undang yang menitikberatkan kelakuan yang dilarang dan diancam oleh undang-undang, seperti Pasal 362 KUHP tentang Pencurian. Delik material ialah rumusan undang-undang yang menitikberatkan akibat yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh undang-undang, seperti Pasal 35 KUHP tentang Penganiayaan.

b. Delik Murni dan Delik Aduan

Delik murni yaitu delik yang tanpa permintaan menuntut, negara akan segera bertindak untuk melakukan pemeriksaan. Berdasarkan Pasal 180 KUHP setiap orang yang melihat, mengalami, mengetahui, menyaksikan, menjadi korban dalam melakukan tugasnya berhak melaporkan. Delik aduan adalah delik yang proses penuntutannya berdasarkan pengaduan korban. Delik aduan dibagi menjadi dua yaitu pertama murni dan kedua relatif.

4. Jenis- Jenis Tindak Pidana

Tindak pidana dapat dibedakan atas dasar-dasar tertentu, yaitu sebagai

berikut:

- a. Kejahatan dan Pelanggaran
- b. Delik formil dan delik materiil.
- c. Delik Kesengajaan (*Dolus*) dan Delik Kelalaian (*Culpa*)
- d. Tindak Pidana Aktif (*delik commisionis*) dan Tindak Pidana Pasif
- e. Tindak Pidana Terjadi Seketika (*Aflopemde Delicten*) dan Tindak Pidana Berlangsung Terus (*Voortdurende Delicten*)
- f. Tindak Pidana Khusus dan Tindak Pidana Umum.
- g. Delik Sederhana dan Delik yang ada pemberatannya/peringannya (*Envoudige dan Gequalificeerde/Geprevisilierde Delicten*).
- h. Tindak Pidana Biasa dan Tindak Pidana Aduan¹⁹.

C. TINJAUAN UMUM TENTANG PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA

1. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban dalam hukum pidana berarti bahwa seseorang dapat dikenai hukuman atas perbuatan yang dilarang secara hukum. Dalam bahasa Belanda disebut *toerekenbaarheid*, dan dalam bahasa Inggris dikenal sebagai *criminal responsibility* atau *criminal liability*. Intinya, pertanggungjawaban pidana berkaitan dengan proses pengalihan sanksi atas suatu tindak pidana kepada pelakunya.²⁰

Menurut Simons, suatu perbuatan dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana jika memenuhi beberapa syarat: perbuatan tersebut dilakukan oleh manusia, bertentangan dengan hukum (*wederrechtelijk*), dilakukan oleh orang yang mampu

¹⁹ Fitri Wahyuni, *Dasar-dasar hukum pidana di Indonesia*. (Jakarta, Aksara Baru, 2017)

²⁰ Wardana, S. K., & SH, M. *Hukum Pidana*. (Jakarta. Penerbit Buku Indonesia, , 2025)

bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaar*), dan pelakunya dapat dimintai pertanggungjawaban. Artinya, proses mempidana seseorang bukan hanya melihat apakah perbuatannya melanggar hukum, tetapi juga apakah orang itu pantas untuk dipertanggungjawabkan. Pertanggungjawaban pidana tidak hanya ditentukan dari terpenuhinya unsur tindak pidana, tapi juga dari kesalahan pelaku.²¹

Roeslan Saleh mengemukakan bahwa pertanggungjawaban adalah sesuatu yang harus dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukan, yaitu perbuatan yang tercela oleh masyarakat dan dipertanggungjawabkan oleh si pembuatnya dengan kata lain kesadaran jiwa orang yang dapat menilai, menentukan kehendaknya tentang perbuatan tindak pidana yang dilakukan berdasarkan putusan yang berkekuatan hukum yang tetap. Untuk adanya pertanggungjawaban pidana harus jelas terlebih dahulu siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, ini berarti harus dipastikan dahulu yang dinyatakan sebagai pembuat untuk suatu tindak pidana.

Sianturi menjelaskan bahwa pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai *toereken-baarheid*, *criminal reponsibility*, *criminal liability*, pertanggungjawaban pidana disini dimaksudkan untuk menentukan seseorang tersebut dapat dipertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang dilakukanya itu.

Wirjono Projodikoro mengatakan bahwa pertanggungjawaban pidana seseorang berkaitan dengan kesalahan. Kesalahan dalam hukum pidana ada 2 (dua) macam yaitu :

a. Kesengajaan (*dolus/opzet*)

²¹ *Ibid* hlm 87

Dalam teori kesengajaan (*opzet*) yaitu mengkehendaki dan mengetahui (*willens en wetens*) perbuatan yang dilakukan terdiri dari 2 (dua) teori yaitu :

- (1) Teori kehendak (*wilstheorie*) adanya kehendak untuk mewujudkan unsur-unsur tindak pidana dalam undang-undang.
- (2) Teori pengetahuan atau membayangkan (*voorstellings theorie*), pelaku mampu membayangkan akan timbulnya akibat dari perbuatannya.
- (3) Sebagian besar tindak pidana mempunyai unsur kesengajaan atau *opzet*.

Kesengajaan ini mempunyai 3 (tiga) macam jenis, yaitu :

- a) Kesengajaan untuk mencapai sesuatu kesengajaan yang dimaksud/tujuan/ *dolus directus*.
 - b) Kesengajaan yang bukan mengandung suatu tujuan melainkan disertai keinsyafan, bahwa suatu akibat pasti akan terjadi (kesengajaan dengan kepastian).
 - c) Kesengajaan seperti sub di atas, tetapi dengan disertai keinsyafan hanya ada kemungkinan (bukan kepastian, bahwa sesuatu akibat akan terjadi (kesengajaan dengan kemungkinan/*dolus eventualis*).
- b. Kurang hati-hati (*kealpaan/culfa*)

Kurang hati-hati/*kealpaan (culfa)* adalah kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan mempunyai arti teknis yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti kesengajaan yaitu kurang berhati-hati, sehingga berakibat yang tidak disengaja terjadi.

2. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Adanya pertanggungjawaban pidana harus jelas terlebih dahulu siapa yang

dapat dipertanggungjawabkan. Ini berarti harus diperhatikan terlebih dahulu yang dinyatakan sebagai pembuat untuk suatu tindak pidana. Dalam kenyataannya, tidaklah mudah untuk memastikan siapakah pembuat dari suatu tindak pidana, karena untuk menentukan siapa yang bersalah harus melalui proses yang ada yaitu Sistem Peradilan Pidana.

Moeljatno menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana tidak cukup dengan dilakukannya perbuatan pidana saja, tetapi di samping itu harus ada kesalahan, atau sikap batin yang dapat dicela, ternyata pula dalam asas hukum yang tidak tertulis tidak dipidana jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld, ohne schuld keine straf*).

Roeslan Saleh menyatakan bahwa pertanggungjawaban adalah sesuatu yang harus dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukan, yaitu perbuatan yang tercela oleh masyarakat dan dipertanggungjawabkan oleh si pembuatnya dengan kata lain kesadaran jiwa orang yang dapat menilai, menentukan kehendaknya tentang perbuatan tindak pidana yang dilakukan berdasarkan putusan yang berkekuatan hukum yang tetap. Untuk adanya pertanggungjawaban pidana harus jelas terlebih dahulu siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, ini berarti harus dipastikan dahulu yang dinyatakan sebagai pembuat untuk suatu tindak pidana.

Barda Nawawi Arief menjelaskan bahwa pertanggungjawaban menurut ilmu hukum adalah kemampuan bertanggung jawab seseorang terhadap kesalahannya telah melakukan atau tidak melakukan perbuatan-perbuatan dilarang oleh undang-undang dan tidak dibenarkan masyarakat atau tidak patut menurut pandangan masyarakat, melawan hukum dan kesalahan adalah unsur-unsur peristiwa pidana

atau perbuatan pidana (delik) dan antara keduanya terdapat hubungan yang erat dan saling terkait.

S.R. Sianturi menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai toereken-baarheid, criminal reponsibilty, criminal liability, pertanggungjawaban pidana disini dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersebut dapat dipertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang dilakukanya itu.

Prodjohamidjojo menyatakan bahwa seseorang melakukan kesalahan jika pada waktu melakukan delict, dilihat dari segi masyarakat patut dicela. Demikan, menurutnya seseorang mendapatkan pidana tergantung pada dua hal, yaitu

- a. Harus ada perbuatan yang bertentangan dengan hukum, atau dengan kata lain, harus ada unsur melawan hukum. Jadi harus ada unsur objektif.
- b. Terhadap pelakunya ada unsur kesalahan dalam bentuk kesengajaan dan atau kealpaan, sehingga perbuatan yang melawan hukum tersebut dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, jadi ada unsur subjektif.

Andi Hamzah menyatakan bahwa di dalam hal kemampuan bertanggungjawab bila dilihat dari keadaan batin orang yang melakukan perbuatan pidana merupakan masalah kemampuan bertanggung jawab dan menjadi dasar yang penting untuk menentukan adanya kesalahan, yang mana keadaan jiwa orang yang melakukan perbuatan pidana haruslah sedemikian rupa sehingga dapat dikatakan normal, sebab karena orang yang normal, sehat inilah yang dapat mengatur tingkah lakunya sesuai dengan ukuran-ukuran yang dianggap baik oleh masyarakat.

Selanjutnya, dalam hukum pidana tidak semua orang yang telah melakukan tindak pidana dapat dipidana, hal ini terkait dengan alasan pemaaf dan alasan

pembenar. Alasan pemaaf yaitu suatu alasan tidak dapat dipidanya seseorang dikarenakan keadaan orang tersebut secara hukum dimaafkan. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 44, Pasal 48 dan Pasal 49 ayat (2) KUHP. Selain hal di atas, juga alasan pembenar yaitu tidak dapat dipidanya seseorang yang telah melakukan tindak pidana dikarenakan ada undang-undang yang mengatur bahwa perbuatan tersebut dibenarkan. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 48, Pasal 49 ayat (1), Pasal 50 dan Pasal 51 KUHP. Pasal 44 KUHP berbunyi :

- (1) Barangsiapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana.
- (2) Jika ternyata perbuatannya itu tidak dapat dipertanggunggunakan kepada pelakunya karena pertumbuhan jiwanya cacat atau terganggu karena penyakit, maka hakim dapat memerintahkan supaya orang itu dimasukkan ke rumah sakit jiwa, paling lama satu tahun sebagai waktu percobaan.
- (3) Ketentuan dalam ayat (2) hanya berlaku bagi Mahkamah Agung, Pengadilan Tinggi dan Pengadilan Negeri.

Pasal 48 KUHP menentukan bahwa Barangsiapa melakukan perbuatan karena pengaruh daya paksa, tidak dipidana.

Pasal 49 ayat (1) KUHP menentukan bahwa:

- a. Tidak dipidana, barangsiapa melakukan perbuatan pembelaan terpaksa untuk diri sendiri maupun untuk orang lain, kehormatan atau harta benda sendiri maupun orang lain, karena serangan atau ancaman serangan yang sangat dekat pada saat itu yang melawan hukum.
- b. Pembelaan terpaksa yang melampaui batas, yang langsung disebabkan oleh keguncangan jiwa yang hebat karena serangan atau ancaman serangan itu, tidak dipidana.

Pasal 50 KUHP menentukan bahwa:

Barangsiapa melakukan perbuatan untuk melaksanakan ketentuan undang-undang, tidak dipidana.

Pasal 51 KUHP menentukan bahwa:

- 1) Barangsiapa melakukan perbuatan untuk melaksanakan perintah jabatan yang diberikan oleh penguasa yang berwenang, tidak dipidana.
- 2) Perintah jabatan tanpa wewenang, tidak menyebabkan hapusnya pidana,

kecuali jika yang diperintah diberikan dengan wewenang dan pelaksanaannya termasuk dalam lingkungan pekerjaannya.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat diketahui bahwa pertanggungjawaban adalah suatu hubungan antara kenyataan-kenyataan yang menjadi syarat dan akibat hukum yang diisyaratkan, sehingga hubungan keduanya diadakan oleh aturan hukum, jadi pertanggungjawaban tersebut adalah pernyataan dari suatu keputusan hukum. Selanjutnya, untuk dapat dipertanggungjawabkan secara pidana, tidak ada alasan pemaaf sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 48 dan Pasal 49 ayat (2) KUHP dan tidak ada alasan pembeda sebagaimana dimaksud pada Pasal 48, Pasal 49 ayat (1), Pasal 50, dan Pasal 51 KUHP. Seseorang yang mempunyai cacat jiwa, kondisi kejiwaan tidak normal, cacat dalam pertumbuhan dan terganggu karena penyakit maka tidak dapat dilimpahkan tanggung jawab kepadanya walaupun telah melakukan tindak pidana.

3. Pengertian Sanksi Pidana

Pengertian Sanksi Pidana menurut Andi Hamzah dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia menerangkan bahwa ada dua istilah yang perlu dipahami, yakni pemidanaan dan pidana. Pemidanaan diartikan sebagai suatu sanksi yang membuat derita atau nestapa yang sengaja ditimpakan kepada seseorang. kemudian, pidana merupakan sebuah istilah yang berkaitan dengan hukum pidana; pidana adalah hukum pidana itu sendiri.

Sebagaimana pandangan Andi Hamzah, sanksi pidana adalah sanksi yang sengaja diberikan kepada seseorang yang melanggar hukum. Masih soal pengertian sanksi pidana atau pemidanaan, Barda Nawawi Arief memandang pemidanaan tidak

sekadar bicara perihal sanksi yang dijatuhkan, melainkan juga prosedur penjatuhan sanksi serta hukum yang mengaturnya, baik secara materil maupun formil.

4. Jenis – Jenis Sanksi Pidana

Sanksi Pidana dalam KUHP yakni Berdasarkan ketentuan Pasal 10 KUHP, dalam KUHP, dikenal dengan adanya dua jenis pidana, yakni pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana pokok tersebut meliputi pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, pidana denda, dan pidana tutupan. Kemudian, pidana tambahan meliputi pencabutan hak-hak tertentu, penyitaan benda-benda tertentu, dan pengumuman dari putusan hakim. sudah lazim diketahui bahwa Di Indonesia Dalam konteks ini, Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (“KUHP”) membedakan hukuman menjadi:

a. Hukuman (pidana) pokok, hukuman pidana pokok bisa berupa :

(1) Hukuman Mati

Djisman Samosir dalam Penologi dan Pemasyarakatan menerangkan bahwa pidana mati adalah sanksi yang dilakukan dengan pilihan perbuatan yang mematikan kepada pelaku tindak pidana yang telah diputus bersalah berdasarkan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap terkait pidana mati, awalnya pidana mati dilakukan dengan ketentuan Pasal 11 KUHP, yakni dengan mengikat leher terpidana dengan tali dan menggantungkannya di tiang gantungan kemudian papan tempat terpidana berdiri dijatuhkan. Akan tetapi, sejak ditetapkannya Penpres 2/1964 eksekusi pidana mati ini kemudian mengalami perubahan dengan cara terpidana ditembak hingga mati. Salah satu contoh perbuatan pidana yang dapat dijatuhi hukuman mati adalah pembunuhan berencana.

(2) Hukuman Penjara

Menurut Maria Ulfah dalam Sistem Perumusan Sanksi Pidana dalam RKUHP menerangkan bahwa pidana penjara merupakan sanksi pembatasan kemerdekaan atau pembatasan bergerak yang diberikan kepada terpidana dan yang bersangkutan didaftarkan ke suatu Lembaga Pemasyarakatan. Kemudian, diterangkan pula bahwa sanksi pidana penjara baru dikenal sejak masa penjajahan. Adapun pemberiannya dinilai bersifat istimewa karena memberikan kesempatan kedua bagi pelaku untuk mengubah diri menjadi lebih baik. Terkait aturan pidana penjara, disarikan dari Pasal 12 KUHP ada sejumlah aturan sebagai berikut:

- a) Pidana penjara dapat dijatuhkan untuk pidana seumur hidup atau selama waktu tertentu
- b) Pidana penjara selama waktu tertentu itu paling pendek satu hari dan paling lama 15 tahun berturut-turut
- c) Pidana penjara selama waktu tertentu boleh dijatuhkan untuk dua puluh tahun berturut-turut sebagai alternatif dari pidana mati, pidana seumur hidup, dan pidana penjara selama waktu tertentu
- d) Pidana penjara selama waktu tertentu sekali-kali tidak boleh melebihi dua puluh tahun.

Salah satu contoh perbuatan pidana yang dapat dijatuhi pidana penjara adalah pasal pemerasan. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 368 KUHP yang menerangkan bahwa barang siapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum, memaksa seorang dengan kekerasan atau ancaman kekerasan untuk

memberikan barang sesuatu, yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang itu atau orang lain, atau supaya membuat hutang maupun menghapuskan piutang, diancam karena pemerasan dengan pidana penjara paling lama sembilan tahun.

(3) Hukuman Kurungan

Masih menurut Maria Ulfah , sanksi pidana kurungan adalah sanksi pembatasan kemerdekaan atau bergerak yang lebih ringan daripada pidana penjara kepada terpidana dan telah didaftarkan ke suatu Lembaga Pemasyarakatan yang sewilayah dengan pengadilan yang memberikan putusan pemidanaan in kracht. Berdasarkan ketentuan Pasal 18 KUHP, pidana kurungan dapat diberikan paling singkat selama satu hari dan paling lama selama satu tahun. Kemudian, jika ada pemberatan pidana, pidana kurungan dapat ditambah menjadi satu tahun empat bulan. Jumlah maksimal pidana kurungan tidak boleh lebih dari satu tahun empat bulan

(4) Hukuman Denda

Sanksi pidana denda adalah hukuman yang mewajibkan terpidana untuk membayar sejumlah uang ke kas negara. Sanksi denda ini juga dinilai sebagai sanksi pidana yang istimewa karena memberikan kesempatan kedua bagi terpidana serta tidak membatasi kebebasan bergerakaknya. Dari ketentuan Pasal 30 KUHP, pidana denda paling sedikit Rp3.750. Kemudian, jika pidana denda ini tidak dibayar, pidana denda akan diganti dengan pidana kurungan.

Bunyi Pasal 30 KUHP : Pidana denda paling sedikit tiga rupiah tujuh puluh lima sen. Jika pidana denda tidak dibayar, ia diganti dengan pidana

kurungan. Lama pidana kurungan yang menjadi pengganti, paling sedikit satu hari dan paling lama enam bulan. Lalu, jika ada pemberatan pidana denda, pidana kurungan pengganti paling lama delapan bulan dan tidak boleh melebihi itu.

(5) Hukuman Tutupan.

Penambahan pidana tutupan ke KUHP didasarkan pada ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1946 Tentang Hukuman Tutupan, Tempat menjalankan pidana tutupan dikenal dengan istilah Rumah Tutupan. Mengenai Hukuman Tutupan, Utrecht dalam Hukum Pidana II menerangkan bahwa Rumah Tutupan bukan suatu penjara biasa, melainkan suatu tempat yang lebih baik dari penjara biasa. Pasalnya, selain karena orang yang dihukum bukan orang biasa, perlakuan kepada terhukum tutupan juga istimewa.

Hal ini diterangkan Utrecht berdasarkan ketentuan Pasal 33 ayat (2) PP 8/1948 yang menerangkan bahwa makanan orang hukuman tutupan harus lebih baik dari makanan orang hukuman penjara. Selain itu, keistimewaan juga tergambar dalam ketentuan Pasal 33 ayat (5) PP 8/1948 yang menerangkan bahwa buat orang yang tidak merokok, pemberian rokok diganti dengan uang seharga barang-barang itu.

b. Hukuman (pidana) tambahan, yang terdiri atas:

- (1) Pencabutan Beberapa Hak Yang Tertentu
- (2) Perampasan Barang Yang Tertentu
- (3) Pengumuman Putusan Hakim.

D. TINJAUAN UMUM TENTANG KECELAKAAN

1. Definisi Kecelakaan

Kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang jarang dan tidak tentu kapan terjadi dan bersifat multi faktor yang selalu didahului oleh situasi dimana seorang atau lebih pemakai jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi, dan waktu (Dirjen Hubungan Darat DLLAJ, 1997).

Kecelakaan lalu lintas adalah kata yang sering digunakan untuk menggambarkan kerusakan performance dari satu atau lebih dari sebuah komponen perjalanan yang berakhir pada kematian, luka-luka, ataupun kerusakan benda. Pada umumnya lokasi kecelakaan di daerah perkotaan merupakan konsekuensi dari kepadatan penduduk, yang berujung pada kemacetan, dan kepadatan lalu lintas. Kombinasi dari faktor-faktor pengemudi, kendaraan, dan jalan adalah kecelakaan (Khisty dan Lall, 1990).

Menurut Wells (1995) kecelakaan disebabkan oleh banyak faktor, tidak sekedar oleh pengemudi yang buruk atau pejalan kaki yang kurang hati-hati. Faktor pokok penyebab kecelakaan lalu lintas adalah :

- a) Kerusakan kendaraan,
- b) Rancangan kendaraan,
- c) Cacat pengemudi,
- d) Permukaan jalan,
- e) Rancangan jalan.

2. Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Yusuf, korban kecelakaan lalu lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat adanya kecelakaan lalu lintas yang berdasarkan penyebab dibedakan menjadi tiga macam yaitu : fatal (meninggal dunia), luka berat, dan luka ringan. Menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa :

- a) Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan,
- b) Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan,
- c) Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian di atas.

3. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Terjadinya kecelakaan tidak selalu ditimbulkan oleh satu sebab tetapi oleh kombinasi berbagai efek dari sejumlah kelemahan atau gangguan yang berkaitan dengan pemakai jalan, kendaraannya, tata letak jalan. Kondisi lingkungan juga sangat penting, contohnya permukaan jalan, faktor cuaca, dan waktu. Hobbs (1994), menyatakan bahwa dari seluruh kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sekitar 1% pada saat cuaca berkabut, 2% pada saat turun salju, dan 15% pada saat turun hujan.

4. Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Sartono (1993), korban manusia dalam kecelakaan lalu lintas dikelompokkan dalam empat macam kelas, yaitu :

- a) Klasifikasi berat (fatal accident), yaitu jika terdapat korban yang meninggal dunia meskipun hanya satu orang dengan atau tanpa korban luka-luka berat atau ringan,
- b) Klasifikasi sedang (serious injury accident), yaitu jika tidak terdapat korban

meninggal dunia, namun dijumpai sekurang-kurangnya satu orang yang mengalami luka berat,

- c) Klasifikasi ringan (light injury accident), yaitu jika tidak terdapat korban meninggal dunia meskipun hanya dijumpai korban dengan luka ringan saja,
- d) Klasifikasi lain, jika tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya kerugian materil saja, baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan.

Menurut Hobbs (1993), di Inggris kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi:

- a) Kecelakaan ringan : kecelakaan kecil yang tidak memerlukan perawatan rumah sakit,
- b) Kecelakaan parah : kecelakaan yang menyebabkan korban harus dirawat di rumah sakit,
- c) Kecelakaan fatal : kecelakaan yang menyebabkan sedikitnya seorang meninggal dunia,
- d) Kelompok kecelakaan lain : kecelakaan yang menimbulkan kerusakan (kerusakan fisik pada kendaraan atau hak milik tetapi tidak menimbulkan kerusakan pada orang lain).

E. TINJAUAN UMUM TENTANG PENEGAKAN HUKUM

1. Teori Penegakan Hukum

Menurut David Berker dan Collin Palfield, penegakan hukum adalah sebagai aturan, perilaku manusia yang dipaksakan dan ditegakkan di antara pemberi anggota negara (*as a rule of human conduct imposed upon and*

enforced among the member of a give state). Bahwa hukum merupakan kumpulan aturan baik tertulis (undang-undang) maupun kebiasaan (*custom*), hukum sebagai pedoman tingkah laku, hukum ditentukan secara paksa oleh badan yang diberi otoritas hukum diberlakukan (*law is imposed*), dan hukum memiliki daya eksekusi pelaksanaan (*enforcement*).²²

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum menjadi 3 bagian yaitu²³:

a. *Total enforcement*,

yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturan-aturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*;

b. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan penegakan hukum secara maksimal

²² Sidik Sunaryo .*Sistem Peradilan Pidana Cetakan ke-2*: (Malang. UMM Press Universitas Muhammadiyah. 2014) ,Halaman 3

²³ Delyana Shant, *Konsep Penegakan Hukum*: (Yogyakarta. Liberty., 2018) Halaman 32.

- c. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang semuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya discretion dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.²⁴

2. Faktor-Faktor Penegakan Hukum

Sementara menurut Soerjono Soekanto, masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti sentral sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor berikut:²⁵

- a. Faktor hukum sendiri (Undang-undang)

Hukum atau undang-undang dalam arti materiil merupakan peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah. Peraturan pusat berlaku untuk semua warga negara atau suatu golongan tertentu saja maupun yang berlaku umum di sebagian wilayah negara. Sedangkan peraturan setempat hanya berlaku di suatu tempat atau daerah saja.

- b. Faktor penegak hukum,

Yakni pihak-pihak yang membentuk maupun mereapkan hukum. Penegak hukum adalah kalangan yang secara langsung mencakup *law enforcement*, tetapi juga mencakup *peace maintance* (penegakan secara

²⁴ Friedman Lawrence M, *Law and Society An Introduction*, (New Jersey, Prentice Hall Inc, 1977.)

²⁵ Moh. Hatta, *Beberapa Masalah Penegakan Hukum Pidana Umum dan Pidana Khusus*, (Yogyakarta, Liberty, 2019) halaman. 48

umum). Dalam hal ini termasuk kalangan penegakan hukum meliputi mereka yang bertugas di bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengecaraan dan pemasyarakatan

- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

Sarana atau fasilitas merupakan segala hal yang dapat digunakan untuk mendukung dalam proses penegakan hukum. Sarana atau fasilitas meliputi tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan sebagainya;

- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni hasil karya, cipta dan rasa yang berdasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.²⁶

3. Sifat- Sifat Penegakan Hukum

Penegakan hukum dalam bidang lalu lintas merupakan bagian dari pelaksanaan kekuasaan negara yang bertujuan untuk menciptakan ketertiban, keamanan, serta keselamatan masyarakat di jalan raya. Dalam sistem hukum Indonesia, kewenangan penegakan hukum tersebut diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia serta Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kedua peraturan tersebut memberikan legitimasi kepada kepolisian untuk melakukan pengawasan, pengaturan, serta penindakan

²⁶ Rahardjo Satjipto, *Masalah Penegakan Hukum*, (Bandung, Sinar Baru, 2013) halaman 72

terhadap setiap pelanggaran lalu lintas yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan. Dalam konteks ini, kekuasaan negara diwujudkan melalui dua pendekatan penegakan hukum, yaitu pendekatan preventif dan pendekatan represif.²⁷

Berdasarkan faktor-faktor tersebut merupakan sistem yang saling berkaitan dan saling berpengaruh. Apabila dari salah satu faktor tersebut tidak berjalan dengan baik atau terabaikan maka penegakan hukum itu sendiri akan kemungkinan sulit tercapai. Mengenai tugas polisi dalam penegakan hukum, Barda Nawawi Arif menegaskan bahwa pada intinya ada dua tugas polisi di bidang penegakan hukum, yaitu penegakan hukum di peradilan (dengan sarana “pena” yang lebih menitik beratkan pada sifat represif) dan penegakan hukum dengan sarana “non penal” yang lebih menitik beratkan pada sifat preventif.²⁸

a. Penegakan Hukum Secara Preventif

Penegakan hukum secara Preventif yakni mencegah terjadinya kejahatan atau pelanggaran dengan menghapus faktor kesempatan, sehubungan dengan hal ini terdapat anggapan bahwa kejahatan bertemu dengan faktor kesempatan. Pelaksanaan penegakan hukum secara preventif terbagi 2 (dua) kelompok besar, yaitu pencegahan yang bersifat fisik yang dilakukan dengan mengatur, menjaga, mengawal, dan patroli kemudian pencegahan yang bersifat pembinaan yang dilakukan dengan

²⁷ Zaini, N. A. (2016). Politik Hukum dan HAM (Kajian Hukum Terhadap Kewajiban Pemenuhan Dan Perlindungan Hak Asasi Manusia Dalam Konstitusi Indonesia). Jurnal Panorama Hukum, 1(2), 1-16.

²⁸ Barda Nawawi Arief. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan. Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2014) halaman 115

kegiatan penyuluhan, bimbingan, arahan untuk mewujudkan masyarakat yang sadar dan taat hukum serta memiliki daya cegah tangkal dan kejahatan.²⁹

b. Penegakan Hukum Secara Represif

Tindakan secara represif adalah tindakan untuk menindak suatu kejahatan atau pelanggaran yang merupakan gangguan terhadap keamanan dan ketertiban umum. Tindakan yang dimaksud adalah tindakan yang diambil oleh petugas apabila menemukan tindak pidana yang merupakan gangguan bagi keamanan dan ketertiban umum sebagaimana yang diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)

Penegakan hukum adalah suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna sehingga tercipta ketrentaman dalam masyarakat. Dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Apabila sarana pidana dipanggil untuk menanggulangi kejahatan, berarti akan dilaksanakan politik hukum pidana, yakni mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundangundangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.³⁰

²⁹ Kunarto, 2017. *Perilaku Organisasi Polisi. Cetakan ke-III*. Cipta Manunggal. Jakarta, halaman. 111

³⁰ Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Pengembangan Ilmu Hukum Pidana. (Menyongsong Generasi Baru Hukum Pidana Indonesia)*, (Semarang, Undip, 2019) halaman 55

Penegakan hukum dapat menjamin kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum pada era modernisasi dan globalisasi saat ini dapat terlaksana, apabila berbagai dimensi kehidupan hukum selalu menjaga keselarasan, keseimbangan dan keserasian antara moralitas sipil yang didasarkan oleh nilai-nilai actual di dalam masyarakat beradab.

Sebagai proses kegiatan yang meliputi berbagai pihak termasuk masyarakat dalam rangka pencapaian tujuan adalah keharusan untuk melihat penegakan hukum pidana sebagai suatu sistem peradilan pidana.

Negara Indonesia adalah negara hukum (*recht staats*), maka setiap orang yang melakukan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui proses hukum. Penegakan hukum mengandung makna bahwa tindak pidana adalah suatu perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, di mana larangan tersebut disertai dengan ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu sebagai pertanggungjawabannya. Dalam hal ini ada hubungannya dengan asas legalitas, yang mana tiada suatu perbuatan dapat dipidana melainkan telah diatur dalam undang-undang, maka bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut dan larangan tersebut sudah di atur dalam undang-undang, maka bagi para pelaku dapat dikenai sanksi atau hukuman, sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu, ada hubungan yang erat pula.³¹

³¹ Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung, Sinar Baru, 2016) halaman 74

F. KERANGKA BERFIKIR

Kerangka berpikir secara sistematis dalam hukum adalah suatu cara berpikir yang terstruktur, logis, dan terarah dalam menganalisis suatu permasalahan hukum, mulai dari identifikasi masalah hingga kesimpulan dan solusi berdasarkan norma hukum yang berlaku. Pendekatan ini digunakan agar analisis hukum tidak bersifat subjektif atau asumptif, tetapi didasarkan pada sumber hukum yang sah dan metode yang teruji.

Pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat didasarkan pada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 310 ayat (3) dan ayat (4), serta ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, terutama Pasal 359 dan Pasal 360. Dalam perspektif hukum pidana, pertanggungjawaban tersebut hanya dapat dibebankan apabila terpenuhi unsur perbuatan pidana, adanya kesalahan berupa kelalaian atau kesengajaan, serta terdapat hubungan kausal antara perbuatan pengemudi dengan akibat yang ditimbulkan. Apabila unsur-unsur tersebut terpenuhi, maka pengemudi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana berupa pidana penjara, pidana denda, maupun pidana tambahan seperti pencabutan hak mengemudi, yang bertujuan untuk memberikan efek jera, melindungi kepentingan masyarakat, serta menjaga ketertiban dan keselamatan lalu lintas.

Dalam praktik penegakan hukum, pelaksanaan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat masih menghadapi berbagai hambatan. Hambatan tersebut antara lain kesulitan dalam pembuktian unsur kelalaian dan hubungan sebab akibat, keterbatasan alat

bukti dan saksi yang objektif, rendahnya kesadaran hukum masyarakat, serta adanya kecenderungan penyelesaian perkara melalui perdamaian di luar proses peradilan pidana. Untuk lebih jelas dapat di lihat pada bagan berikut ini :

Bagan 1. Kerangka berfikir Pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat



BAB III

METODE PENELITIAN

A. LOKASI PENELITIAN

Adapun lokasi yang akan dilakukan penelitian adalah di Kantor POLDA JAWA TENGAH yang beralamat di Jalan Pahlawan No.1, Mugassari, Kec. Semarang Sel., Kota Semarang, Jawa Tengah 50142. Lokasi tersebut menjadi pilihan penulis sebab terdapat beberapa data yang bisa dijadikan bahan kajian penelitian ini.

B. JENIS PENELITIAN

Jenis Penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris. Penelitian empiris bisa diartikan sebagai ilmu pengetahuan sosial, yakni suatu pengelompokan ilmu pengetahuan yang fokus pada penelitian perilaku manusia dan lingkungan. Penelitian empiris merupakan metode penelitian dilakukan menggunakan bukti-bukti empiris. Bukti empiris inilah sebagai informasi yang diperoleh melalui data dan observasi atau wawancara.³²

Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, bahwa penelitian hukum empiris yaitu penelitian hukum yang memperoleh datanya dari data primer atau data yang diperoleh langsung dari stokholder. Penelitian empiris didasarkan pada kenyataan di lapangan atau melalui observasi langsung. Para ilmuwan memperoleh bukti empiris itu dengan cara merekam dan menganalisis data. Selanjutnya untuk bukti empiris ini dikumpulkan

³² Junaedi effendy. (2018) , *Metode penelitian hukum: normatif dan empiris* . Prenadamedia Group. . Depok. hal 149

menggunakan metode penelitian kualitatif.

Implikasi jenis penelitian empiris ini dengan data yang di analisa yaitu di dasari dari berita data internal satlantas dari POLDA JAWA TENGAH dan berita seputar kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal di area hukum wilayah Jawa Tengah Semarang, kemudian di analisa dan disimpulkan secara deskriptif. Berdasarkan paparan diatas, bukti empiris penelitian ini di dapatkan dari Anggota Satlantas Polda Jawa Tengah dan Perwakilan Umum pengguna jalan dan Perwakilan *Driver*.

C. SIFAT PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang menggambarkan objek tertentu dan menjelaskan hal-hal yang terkait dengan melukiskan secara sistematis fakta-fakta atau karakteristik populasi tertentu dalam bidang tertentu secara faktual dan cermat.³³

D. SUMBER DATA PENELITIAN

Dalam upaya memecahkan isu hukum yang terdapat dalam penelitian ini, penulis menggunakan sumber data primer dan sekunder pada penelitian. Peneliti menggunakan data primer dan data sekunder yang didapatkan dari pengumpulan data berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Berikut uraiannya :

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif,

³³ Sarifuddin Azwar . (2018) *Metode Penelitian*. Pustaka Pelajar., Yogyakarta, hal 7

artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari wawancara narasumber yang telah ditentukan oleh peneliti sebagai sumber data yang valid dan *competible* dalam hal ini. Adapun yang menjadi narasumber wawancara peneliti yakni :

- a) Kepala Bidang SATLANTAS POLDA JAWA TENGAH atau yang mewakili
- b) 2 orang Anggota Satlantas Kepala Divisi Tatib Lalu Lintas POLDA JAWA TENGAH
- c) 2 orang Perwakilan Driver yang mengalami kecelakaan dan mengakibatkan korban meninggal
- d) 2 orang Perwakilan pengguna jalan umum.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi seperti, perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim, adapun yang menjadi bahan hukum primer dalam penelitian ini yaitu :

- a) Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2023 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- b) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang lalu lintas dan angkutan jalan
- c) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d) Data Internal Satlantas Polrestabes Semarang.

3. Bahan hukum tersier

Merupakan bahan hukum yang bersumber dari Publikasi hukum kamus hukum, jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan adapun yang menjadi bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a) Buku teks yang ditulis oleh para ahli hukum.
- b) Jurnal hukum.
- c) Artikel.
- d) Bahan-bahan dari media internet dan sumber lain yang memiliki korelasi untuk mendukung penelitian ini.

E. TEHNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data, dalam hal peneliti akan melakukan identifikasi melalui wawancara narasumber dan melengkapi menggunakan wacana dari beberapa buku, undang undang, artikel, jurnal, makalah, internet serta menggali informasi lainnya yang berhubungan dengan judul penelitian ini. Adapun langkah yang dilakukan dalam pengumpulan data sebagai berikut :

a. Wawancara / *Interview*

Wawancara / *Interview* adalah suatu proses interaksi dan komunikasi, yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung kepada responden. Penelitian ini menggunakan metode wawancara terarah yaitu peneliti menggunakan daftar pertanyaan yang bersifat terbuka. Metode ini diharapkan responden dapat menanggapi

pertanyaan peneliti berdasarkan pendapat dan pengetahuannya secara relevan dalam ruang lingkup permasalahan yang diteliti diperoleh data yang akurat dari pertanyaan yang diajukan.

b. Observasi

Dalam penelitian hukum, peneliti menggunakan metode observasi (pengamatan) merupakan metode pengumpulan data dimana peneliti mencatat informasi sebagaimana yang mereka saksikan selama penelitian secara langsung terhadap situasi atau peristiwa yang berkenaan dengan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat dalam studi kasus di wilayah hukum DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH.

c. Studi Kepustakaan

Yaitu mempelajari buku-buku kepustakaan untuk memperoleh data sekunder yang akan di analisis atas keseluruhan isi pustaka serta mengkaitkan pada permasalahan yang ada. Adapun pustaka yang menjadi bahan acuan adalah buku-buku, literatur serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti

.

F. JALANNYA PENELITIAN

Penelitian ini ada beberapa tahap penelitian, yaitu sebagai berikut :

1. Persiapan Penelitian

Tahap persiapan ini ,dilakukan pemilihan masalah,menentukan variabel penelitian,menyusun instrument pengumpulan data, kesemuanya terdapat dalam proposal penelitian, setelah di revisi dan disetujui

pembimbing kemudian diajukan perijinan langsung pada objek penelitian.

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini memerlukan ketekunan dan ketelitian serta pemahaman yang baik mengenai data yang berhubungan dengan judul penelitian. karena jika data- data yang diperoleh salah, maka kesimpulan berpotensi salah. Pengumpulan data-data agar mendapatkan hasil yang tepat dan akurat harus didasari dengan keselarasan tujuan dan metode penelitian.

3. Analisa Data

Setelah dikumpulkan data- data yang ada, maka perlu kiranya untuk dianalisa lebih lanjut secara rasional dan objektif sehingga ada hubungannya yang logis antara teori-teori yang ada dengan pelaksanaan di lapangan.

4. Menarik Kesimpulan

Berdasarkan analisa data itulah maka dapat ditarik benang meah kesimpulannya, dimana kesimpulan akan ditulis oleh penulis sebagai hasil akhir dari penelitian tersebut.

G. METODE ANALISIS DATA

Metode analisis yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah analisa kualitatif kuantitatif, dikarenakan metode ini sangat cocok dengan penelitian saya yang mennjelaskan sebuah fenomena dan data aktual dilapangan, analisa kualitatif kuantitaif yakni merupakan cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif dan pengukuran yang nyata, yaitu apa yang

dinyatakan responden secara tertulis atau lisan dan perilaku nyata.³⁴

Analisis bahan hukum dalam proses pengumpulan data-data dan dokumen-dokumen terkait penulisan penelitian hukum ini dilakukan secara kualitatif kuantitatif yang menggambarkan fenomena atau fakta penelitian secara apa adanya yaitu melakukan analisis secara kritis terhadap masalah – masalah yang terjadi, selanjutnya diuraikan dalam bentuk kalimat-kalimat yang tersusun secara sistematis dan dilakukan penafsiran serta pembahasan yang pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan terkait rumusan masalah yang diteliti.

³⁴ Sugiyono, P. D. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D* . Indonesia: Alfabeta.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA BAGI PENGEMUDI YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT BERDASARKAN KETENTUAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU DI INDONESIA.

Kecelakaan lalu lintas berat merupakan peristiwa hukum yang memiliki dimensi pidana, perdata, dan sosial sekaligus. Dalam konteks hukum pidana, kecelakaan lalu lintas berat dipahami sebagai peristiwa yang timbul akibat pelanggaran atau kelalaian pengemudi dalam berlalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia. Peristiwa tersebut bukan sekadar kecelakaan biasa, melainkan suatu perbuatan hukum yang menimbulkan akibat hukum berupa pertanggungjawaban pidana bagi pelaku.

Menurut Muladi, hukum pidana berfungsi sebagai sarana perlindungan masyarakat (*social defence*) dan perlindungan individu (*individual protection*). Oleh karena itu, kecelakaan lalu lintas berat harus diposisikan sebagai pelanggaran terhadap kepentingan hukum berupa keselamatan jiwa manusia. Dalam praktiknya, meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas berat menunjukkan bahwa perilaku berlalu lintas masih menjadi persoalan serius yang memerlukan intervensi hukum secara tegas dan konsisten.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di wilayah Jawa Tengah, sebagian besar kecelakaan berat disebabkan oleh faktor manusia (*human error*), seperti kecepatan berlebih, kurang konsentrasi, mengemudi dalam keadaan lelah, serta pelanggaran rambu lalu lintas. Kondisi ini mempertegas bahwa kecelakaan lalu lintas berat bukan semata-mata peristiwa kebetulan, melainkan akibat dari perilaku hukum yang menyimpang. Keterangan diatas didasari pada penjelasan dalam wawancara Anggota Satlantas POLDA JATENG mengatakan :

“Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas yang kami miliki, sebagian besar kecelakaan berat di wilayah Jawa Tengah disebabkan oleh faktor manusia atau *human error*. Faktor ini masih menjadi penyebab dominan dibandingkan faktor kendaraan maupun kondisi jalan.”

“Bentuk *human error* yang paling sering ditemukan antara lain pengemudi yang melaju dengan kecepatan berlebih, kurang konsentrasi saat berkendara, mengemudi dalam kondisi lelah, serta tidak mematuhi rambu dan peraturan lalu lintas. Perilaku-perilaku tersebut secara langsung meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dengan tingkat fatalitas tinggi”³⁵

Pertanggungjawaban pidana pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat di Indonesia secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 ayat (3) UU LLAJ menyatakan bahwa pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun dan/atau denda paling banyak sepuluh juta rupiah. Sementara itu, Pasal 310 ayat (4) mengatur pidana yang lebih berat apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan korban meninggal dunia.

³⁵ Hasil wawancara peneliti dengan Bapak Tedjo Pakualam S,H Anggota Satlantas POLDA JAWA TENGAH pada 19 Januari 2026

Selain UU LLAJ, ketentuan umum mengenai perbuatan karena kelalaian juga diatur dalam Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP. Pasal 359 KUHP mengatur kelalaian yang menyebabkan orang lain meninggal dunia, sedangkan Pasal 360 KUHP mengatur kelalaian yang menyebabkan luka berat atau luka biasa. Kedua pasal ini menunjukkan bahwa hukum pidana Indonesia telah lama mengakui konsep pertanggungjawaban pidana atas dasar kelalaian (*culpa*).

Menurut Moeljatno, seseorang hanya dapat dipidana apabila memenuhi unsur perbuatan pidana, kesalahan, dan mampu bertanggung jawab. Dengan demikian, dalam kasus kecelakaan lalu lintas berat, pengemudi hanya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila dapat dibuktikan adanya kelalaian yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

Pertanggungjawaban pidana pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas berat mensyaratkan terpenuhinya beberapa unsur utama. Pertama, adanya perbuatan berupa tindakan mengemudi yang melanggar ketentuan lalu lintas atau tidak memenuhi standar kehati-hatian. Kedua, adanya kesalahan berupa kelalaian (*culpa*), yaitu sikap batin pengemudi yang kurang berhati-hati padahal seharusnya dapat memperkirakan akibat dari perbuatannya. Ketiga, adanya akibat berupa luka berat atau meninggal dunia. Keempat, adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara perbuatan dan akibat yang ditimbulkan.³⁶

Sudarto menegaskan bahwa kesalahan dalam hukum pidana merupakan dasar utama pembedaan. Tanpa adanya kesalahan, pembedaan tidak dapat

³⁶ Kaharuddin syah, S. H., *et al.* Buku Ajar Hukum Pidana. (Ponorogo, Uwais Inspirasi Indonesia, 2025)

dibenarkan. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, pembuktian kesalahan sering kali menjadi aspek paling krusial karena berkaitan dengan penilaian standar kehati-hatian pengemudi³⁷. Dalam praktik penyidikan kecelakaan lalu lintas berat, unsur hubungan kausalitas dibuktikan melalui olah tempat kejadian perkara, keterangan saksi, keterangan ahli, serta alat bukti teknis seperti rekaman CCTV atau hasil uji forensik kendaraan. Unsur ini menentukan apakah akibat yang timbul benar-benar merupakan konsekuensi langsung dari perbuatan pengemudi.

Adapun bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat dijatuhkan kepada pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat meliputi :

1. Pertanggungjawaban berupa pidana penjara.

Pertanggungjawaban pidana berupa pidana penjara merupakan bentuk sanksi paling berat yang dapat dijatuhkan kepada pelaku kecelakaan lalu lintas berat. Pidana penjara dijatuhkan apabila perbuatan pelaku memenuhi unsur tindak pidana, khususnya apabila kelalaiannya mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia. Dalam konteks hukum pidana, pertanggungjawaban ini didasarkan pada adanya perbuatan melawan hukum, kesalahan (kelalaian atau kesengajaan), serta hubungan kausal antara perbuatan pelaku dan akibat yang ditimbulkan.

Dasar hukum utama pengenaan pidana penjara dalam kecelakaan lalu lintas berat diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

³⁷ Haykal, Andi Muhammad Fiqry; DARSIS, Husniar. *Buku Ajar Dan Referensi Hukum Pidana*. (Jambi, PT. Sonpedia Publishing Indonesia, 2025)

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Ketentuan tersebut secara tegas mengatur ancaman pidana penjara bagi pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan korban meninggal dunia.

Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ menyatakan:

“Dalam hal kecelakaan lalu lintas 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 Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”

Ketentuan ini menunjukkan bahwa hukum lalu lintas Indonesia menempatkan keselamatan jiwa manusia sebagai kepentingan hukum utama. Pidana penjara dijatuhkan sebagai bentuk perlindungan hukum terhadap korban serta sebagai sarana penjeratan (deterrent effect) bagi pelaku dan masyarakat luas.

Selain UU LLAJ, ketentuan pidana penjara juga dapat dikaitkan dengan Pasal 359 KUHP, yang berbunyi:

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

Dalam praktik penegakan hukum, aparat penegak hukum seringkali menggunakan UU LLAJ sebagai *lex specialis*, namun tidak menutup kemungkinan untuk menggunakan KUHP sebagai dasar hukum tambahan apabila unsur-unsurnya terpenuhi. Contoh kasus dapat ditemukan dalam berbagai pemberitaan, misalnya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi kendaraan bermotor yang melaju dengan kecepatan tinggi dan dalam kondisi mengantuk, sehingga menabrak pengendara lain hingga meninggal dunia. Dalam kasus tersebut, pelaku dijatuhi pidana penjara

karena terbukti lalai dan tidak mengindahkan kewajiban berkendara secara hati-hati³⁸.

Sanksi pidana penjara dalam kecelakaan lalu lintas berat pada hakikatnya tidak hanya bersifat represif, tetapi juga preventif, yaitu mendorong pengemudi untuk lebih berhati-hati dan patuh terhadap peraturan lalu lintas. Berikut salah satu contoh kasusnya :

Gambar 2. *Pres Conference* Polda Jateng mengenai sanksi pengemudi yang berakibat korban meninggal dunia



Sumber : Website Korlantas Polri, 2026

Keterangan diatas selaras dengan kejadian beberapa waktu lalu, dimana penjelasan datang dari polrestabes semarang menjelaskan Polrestabes Semarang menetapkan sopir bus Cahaya Trans, Gilang Ihsan

³⁸ <https://korlantas.polri.go.id/dirlantas-polda-jateng-kecelakaan-maut-di-batang-diduga-sopir-travel> diakses pada 24 Januari 2026

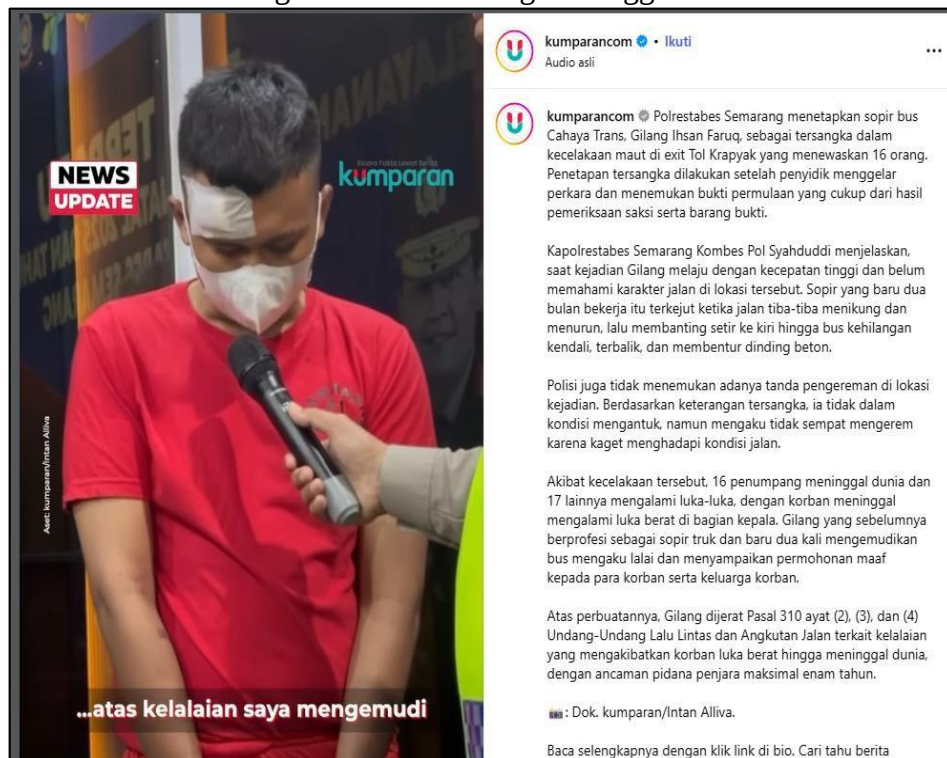
Faruq, sebagai tersangka dalam kecelakaan maut di exit Tol Krapyak yang menewaskan 16 orang. Penetapan tersangka dilakukan setelah penyidik menggelar perkara dan menemukan bukti permulaan yang cukup dari hasil pemeriksaan saksi serta barang bukti.

Kapolrestabes Semarang Kombes Pol Syahduddi menjelaskan, saat kejadian Gilang melaju dengan kecepatan tinggi dan belum memahami karakter jalan di lokasi tersebut. Sopir yang baru dua bulan bekerja itu terkejut ketika jalan tiba-tiba menikung dan menurun, lalu membanting setir ke kiri hingga bus kehilangan kendali, terbalik, dan membentur dinding beton.

Polisi juga tidak menemukan adanya tanda pengereman di lokasi kejadian. Berdasarkan keterangan tersangka, ia tidak dalam kondisi mengantuk, namun mengaku tidak sempat mengerem karena kaget menghadapi kondisi jalan.

Akibat kecelakaan tersebut, 16 penumpang meninggal dunia dan 17 lainnya mengalami luka-luka, dengan korban meninggal mengalami luka berat di bagian kepala. Gilang yang sebelumnya berprofesi sebagai sopir truk dan baru dua kali mengemudikan bus mengaku lalai dan menyampaikan permohonan maaf kepada para korban serta keluarga korban. Atas perbuatannya, Gilang dijerat Pasal 310 ayat (2), (3), dan (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait kelalaian yang mengakibatkan korban luka berat hingga meninggal dunia, dengan ancaman pidana penjara maksimal enam tahun.

Gambar 3. Kasus kecelakaan BUS Cahaya trans di tol krapyak Semarang mengakibatkan 16 orang meninggal dunia



Sumber : Kumparan , 2026

2. Pertanggungjawaban berupa pidana denda sebagaimana diatur dalam UU LLAJ dan KUHP.

Selain pidana penjara, pelaku kecelakaan lalu lintas berat juga dapat dikenai pidana denda. Pidana denda merupakan sanksi pidana yang bersifat ekonomis, yang bertujuan memberikan efek jera tanpa harus selalu menjatuhkan pidana perampasan kemerdekaan. Dalam UU LLAJ, pidana denda seringkali dirumuskan secara alternatif atau kumulatif dengan pidana penjara. Hal ini tercermin dalam ketentuan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ, yang menyebutkan pidana penjara dan/atau pidana denda.

Bunyi pasal tersebut kembali menegaskan:

“... dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”

Pidana denda dapat dijatuhkan secara mandiri apabila hakim menilai bahwa pidana penjara tidak proporsional dengan tingkat kesalahan pelaku, misalnya dalam kondisi tertentu di mana pelaku bersikap kooperatif, menyesali perbuatannya, dan telah memberikan ganti kerugian kepada korban.

Sementara dalam KUHP, pidana denda juga dikenal sebagai salah satu pidana pokok sebagaimana diatur dalam Pasal 10 KUHP. Namun, dalam konteks kecelakaan lalu lintas, UU LLAJ lebih sering digunakan karena mengatur secara khusus besaran dan perbuatan yang relevan. Contoh kasus pidana denda dapat dilihat pada perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka berat, tetapi tidak sampai menimbulkan korban jiwa. Dalam kasus tersebut, pengadilan menjatuhkan pidana denda dengan mempertimbangkan bahwa pelaku tidak memiliki niat jahat (*mens rea*), melainkan murni kelalaian.³⁹

Sanksi pidana denda berfungsi sebagai bentuk pertanggungjawaban hukum sekaligus pengingat bahwa pelanggaran lalu lintas memiliki konsekuensi hukum yang nyata dan tidak dapat dianggap sepele. Berikut salah satu kasus pengemudi di sanksi pidana denda akibat kelalaian pengemudi .

³⁹ <https://jateng.jpnn.com/jateng-terkini/18790/bus-wisata-terguling-di-turunan-tergo-kudus-50-penumpang-selamat> di akses pada 24 Januari 2026

Gambar 4. pengemudi mengalami kecelakaan namun penumpang selamat dan terluka kecil dan berat



Sumber : Jpnn. Jateng.com, 2025

Berdasarkan keterangan awal pihak kepolisian, kecelakaan lalu lintas tersebut diduga disebabkan oleh gangguan pada sistem pengereman kendaraan. KBO Satlantas Polres Kudus, Iptu M. Zubaidi, menjelaskan bahwa saat melintasi jalan menurun, pengemudi diduga kehilangan kendali akibat fungsi rem yang tidak bekerja secara optimal. Akibatnya, bus menabrak pembatas jalan dan terguling ke area lahan kosong di sisi jalan. Dalam peristiwa tersebut terdapat sekitar 50 penumpang di dalam bus, yang seluruhnya dinyatakan selamat, meskipun sebagian penumpang mengalami luka ringan dan luka berat serta kondisi syok pasca kecelakaan.

Sehubungan dengan kejadian tersebut, pengemudi dikenakan sanksi pidana berupa denda sementara, mengingat perbuatannya telah

menimbulkan kerugian fisik dan psikologis bagi para penumpang. Pengenaan sanksi ini didasarkan pada unsur kelalaian pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan yang tidak memenuhi kondisi teknis laik jalan, khususnya terkait sistem pengereman. Dengan demikian, meskipun tidak terdapat korban meninggal dunia, pengemudi tetap dimintai pertanggungjawaban pidana karena kelalaiannya telah mengakibatkan luka ringan dan luka berat sebagaimana diatur dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Pertanggungjawaban berupa pencabutan atau pembatasan hak untuk mengemudi.

Selain pidana penjara dan denda, hukum lalu lintas Indonesia juga mengenal sanksi administratif yang bersifat pidana tambahan, yaitu pencabutan atau pembatasan hak untuk mengemudi. Sanksi ini bertujuan untuk melindungi masyarakat dari pengemudi yang dinilai tidak layak atau membahayakan keselamatan umum. Dasar hukum sanksi ini terdapat dalam Pasal 311 dan Pasal 314 UU LLAJ, serta ketentuan mengenai pidana tambahan dalam Pasal 10 KUHP, yang memungkinkan hakim menjatuhkan pencabutan hak tertentu. Berikut Pasal 314 ayat (1) UU LLAJ menyatakan:

“Selain pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 310 dan Pasal 311, terhadap pengemudi dapat dijatuhkan pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi.”

Pencabutan SIM dapat bersifat sementara maupun permanen, tergantung pada tingkat kesalahan dan akibat yang ditimbulkan. Dalam kecelakaan lalu lintas berat, pencabutan SIM seringkali dijatuhkan

bersamaan dengan pidana pokok. Contoh kasus dapat dilihat pada perkara kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi yang mengemudi dalam keadaan mabuk atau melanggar batas kecepatan secara ekstrem. Dalam putusan pengadilan, selain dijatuhi pidana penjara, pelaku juga dicabut haknya untuk mengemudi selama jangka waktu tertentu. Sanksi ini memiliki nilai preventif yang kuat karena secara langsung membatasi potensi pelaku untuk mengulangi perbuatannya.

Gambar 5. Polisi cabut dan tarik SIM pengemudi Bus maut Krapyak



Polisi sebut SIM pengemudi bus maut di Semarang palsu - ANTARA JATENG

Berdasarkan pemberitaan yang dilansir oleh Antara News tahun 2025, Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah menduga bahwa Surat Izin Mengemudi (SIM) B1 Umum yang dimiliki oleh sopir bus Cahaya Trans, Gilang Ihsan Faruq, yang terlibat kecelakaan di simpang susun exit Tol Krapyak, Kota Semarang, merupakan SIM palsu. Dugaan tersebut disampaikan langsung oleh Direktur Lalu Lintas Polda Jawa Tengah,

Kombes Pol Pratama Adhyasastra, dalam keterangannya di Semarang pada Senin (29/12).

Lebih lanjut, Dirlantas Polda Jawa Tengah menyatakan bahwa pihaknya telah melakukan koordinasi dan klarifikasi dengan Ditlantas Polda Sumatera Barat. Hasil komunikasi tersebut menegaskan bahwa Polresta Padang tidak pernah menerbitkan SIM B1 Umum atas nama Gilang Ihsan Faruq. Fakta ini semakin menguatkan dugaan bahwa SIM yang digunakan pengemudi saat kejadian kecelakaan tidak sah secara hukum.

Sebagai tindak lanjut dari temuan tersebut, kepolisian mengambil langkah administratif berupa pencabutan SIM B1 Umum yang bersangkutan. Tindakan ini dilakukan sebagai upaya pencegahan agar tidak terjadi penyalahgunaan dokumen negara, pemalsuan identitas, maupun potensi tindak pidana lanjutan yang berkaitan dengan penggunaan surat izin mengemudi palsu. Selain sanksi administratif, kepolisian juga membuka kemungkinan untuk menjerat pelaku dengan ketentuan pidana sesuai dengan hasil penyelidikan dan pembuktian lebih lanjut.

Kasus dugaan penggunaan SIM palsu oleh pengemudi bus Cahaya Trans menunjukkan adanya permasalahan serius dalam aspek pertanggungjawaban pidana pengemudi kecelakaan lalu lintas berat, khususnya terkait dengan pemenuhan syarat subjektif dan objektif pengemudi sebagai subjek hukum. Dalam konteks hukum lalu lintas, kepemilikan SIM yang sah bukan hanya bersifat administratif, tetapi merupakan bukti legalitas dan kompetensi seseorang untuk mengemudikan

kendaraan bermotor tertentu. Hal ini sejalan dengan Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mewajibkan setiap pengemudi memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan.

Penggunaan SIM palsu mencerminkan adanya kelalaian yang bersifat serius (*gross negligence*) bahkan dapat dikualifikasikan sebagai kesengajaan (*dolus*), karena pengemudi secara sadar menggunakan dokumen yang tidak sah untuk menjalankan aktivitas yang berisiko tinggi, yakni mengemudikan kendaraan angkutan umum. Menurut pandangan Moeljatno, perbuatan pidana tidak hanya dilihat dari akibat yang ditimbulkan, tetapi juga dari sikap batin pelaku terhadap perbuatannya. Dalam hal ini, penggunaan SIM palsu menunjukkan adanya kesadaran pelaku bahwa dirinya tidak memenuhi syarat hukum sebagai pengemudi angkutan umum, namun tetap menjalankan kendaraan tersebut.

Dikaji dari perspektif pertanggungjawaban pidana, dugaan SIM palsu ini berimplikasi langsung pada perluasan jerat hukum terhadap pengemudi. Selain dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka ringan maupun luka berat sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (2) dan ayat (3) UU LLAJ, pengemudi juga berpotensi dijerat dengan ketentuan pidana pemalsuan surat sebagaimana diatur dalam Pasal 263 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), apabila terbukti menggunakan atau turut serta menggunakan surat palsu seolah-olah surat tersebut asli.

Secara kelembagaan, kasus ini juga mengungkap lemahnya sistem pengawasan dan verifikasi administrasi pengemudi angkutan umum, baik oleh perusahaan otobus maupun oleh instansi terkait. Idealnya, perusahaan angkutan umum wajib memastikan bahwa setiap pengemudi yang dipekerjakan memiliki SIM yang sah dan sesuai klasifikasi kendaraan. Kelalaian dalam melakukan verifikasi ini tidak hanya berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas, tetapi juga menciptakan risiko hukum bagi perusahaan sebagai badan hukum, termasuk kemungkinan pertanggungjawaban pidana korporasi.

Dengan demikian, kasus dugaan SIM palsu dalam kecelakaan bus di exit Tol Krapyak Semarang tidak hanya menjadi persoalan individual pengemudi, tetapi juga mencerminkan hambatan struktural dalam sistem penegakan hukum lalu lintas. Penanganan yang komprehensif diperlukan, tidak hanya melalui sanksi pidana terhadap pelaku, tetapi juga melalui penguatan sistem administrasi SIM, pengawasan perusahaan angkutan umum, serta integrasi data antar kepolisian daerah untuk mencegah terulangnya kasus serupa di masa mendatang.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu perwira di Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah, diperoleh keterangan bahwa penggunaan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang tidak sah oleh pengemudi angkutan umum merupakan pelanggaran serius yang berimplikasi langsung pada aspek pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas. Narasumber menjelaskan bahwa dalam kasus kecelakaan bus Cahaya Trans di simpang

susun exit Tol Krapyak Semarang, Ditlantas Polda Jawa Tengah menemukan indikasi kuat bahwa SIM B1 Umum yang digunakan oleh pengemudi tidak terdaftar secara resmi dalam sistem kepolisian.

“Setelah kami lakukan pengecekan dan koordinasi dengan Ditlantas Polda Sumatera Barat, dipastikan bahwa Polresta Padang tidak pernah menerbitkan SIM B1 Umum atas nama pengemudi tersebut. Hal ini menimbulkan dugaan kuat bahwa SIM yang digunakan adalah tidak sah atau palsu,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah, 2025).

Lebih lanjut, narasumber menegaskan bahwa kepemilikan SIM yang sah merupakan syarat mutlak bagi pengemudi angkutan umum. SIM tidak hanya berfungsi sebagai izin administratif, tetapi juga sebagai bukti kompetensi dan kelayakan seseorang dalam mengemudikan kendaraan tertentu, terutama kendaraan angkutan umum yang membawa penumpang dalam jumlah besar.

“Pengemudi angkutan umum wajib memiliki SIM sesuai golongan. Jika SIM yang digunakan tidak sah, maka secara hukum yang bersangkutan dianggap tidak memiliki izin mengemudi, dan hal ini memperberat pertanggungjawaban pidananya apabila terjadi kecelakaan,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah, 2025).

Dalam kaitannya dengan sanksi, narasumber menjelaskan bahwa kepolisian menerapkan langkah bertahap, mulai dari sanksi administratif hingga proses pidana. Pencabutan SIM dilakukan sebagai tindakan awal untuk mencegah risiko lanjutan, namun tidak menutup kemungkinan adanya penjeratan pidana tambahan apabila ditemukan unsur kesengajaan atau pemalsuan dokumen.

“Pencabutan SIM dilakukan untuk menghindari potensi penyalahgunaan lebih lanjut. Namun apabila dalam proses penyidikan terbukti adanya

unsur pemalsuan atau penggunaan surat palsu, maka pengemudi dapat dijerat dengan pasal pidana di luar ketentuan kecelakaan lalu lintas,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah, 2025).

B. HAMBATAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PENGEMUDI YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT DALAM STUDI KASUS DI WILAYAH HUKUM DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH

Wilayah hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah merupakan salah satu wilayah dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, baik di jalur perkotaan, antar kabupaten/kota, maupun jalur nasional dan tol. Kondisi ini secara empiris berimplikasi pada tingginya potensi kecelakaan lalu lintas, termasuk kecelakaan lalu lintas berat yang mengakibatkan korban luka berat maupun meninggal dunia. Berdasarkan hasil penelitian lapangan dan wawancara dengan aparat kepolisian lalu lintas, penanganan perkara kecelakaan lalu lintas berat dilakukan melalui mekanisme hukum pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun demikian, dalam praktiknya, proses penegakan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi tidak selalu berjalan secara optimal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan aparat Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah, diperoleh keterangan bahwa penanganan perkara kecelakaan lalu lintas berat pada prinsipnya telah dilakukan sesuai dengan mekanisme hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Narasumber menjelaskan bahwa setiap kecelakaan

yang mengakibatkan luka berat maupun korban meninggal dunia secara normatif wajib diproses melalui tahapan penyelidikan dan penyidikan guna menentukan adanya unsur kelalaian pengemudi.

“Untuk kecelakaan lalu lintas berat, secara prosedural kami tetap mengacu pada Undang-Undang Lalu Lintas. Prosesnya dimulai dari olah TKP, pemeriksaan saksi, hingga penetapan status hukum pengemudi apabila unsur pidananya terpenuhi,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah).

Narasumber juga menambahkan bahwa dalam praktik di lapangan, pelaksanaan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi tidak selalu berjalan secara optimal. Hal tersebut disebabkan oleh berbagai hambatan yang dihadapi aparat penegak hukum dalam proses penanganan perkara kecelakaan lalu lintas berat.

“Secara aturan sudah jelas, tetapi dalam praktiknya memang tidak selalu mudah. Banyak faktor yang memengaruhi, sehingga proses penegakan hukum kadang memerlukan waktu lama dan menghadapi kendala tertentu,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah).

Lebih lanjut, narasumber menjelaskan bahwa hambatan yang dihadapi tidak hanya bersifat yuridis, seperti pembuktian unsur kelalaian, tetapi juga mencakup hambatan sosiologis. Dalam beberapa kasus, keluarga korban dan pihak pengemudi memilih penyelesaian secara kekeluargaan, yang pada akhirnya memengaruhi kelanjutan proses hukum.

“Di lapangan, tidak jarang keluarga korban meminta penyelesaian damai. Ini menjadi tantangan tersendiri, karena secara hukum pidana seharusnya perkara tetap diproses, tetapi secara sosial ada tekanan untuk menyelesaikan secara kekeluargaan,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah).

Selain itu, hambatan teknis juga sering ditemukan, terutama berkaitan dengan kondisi tempat kejadian perkara (TKP) dan ketersediaan alat bukti. Menurut narasumber, perubahan kondisi TKP akibat arus lalu lintas yang padat atau keterlambatan laporan dapat menyulitkan proses rekonstruksi kejadian kecelakaan.

“Kadang saat kami tiba di TKP, kondisi sudah berubah. Kendaraan sudah dipindahkan, jejak rem sudah hilang, sehingga ini berpengaruh pada pembuktian kelalaian pengemudi,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah).

Pelaksanaan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat di wilayah hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah pada praktiknya masih menghadapi berbagai hambatan, baik yang bersifat yuridis, teknis, maupun sosiologis. Hambatan tersebut menyebabkan proses penegakan hukum tidak selalu berjalan optimal, khususnya dalam menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan bagi korban. Fenomena ini tercermin dari berbagai kasus kecelakaan lalu lintas berat yang terjadi di Jawa Tengah, sebagaimana diberitakan oleh media massa, yang menunjukkan adanya kompleksitas dalam pembuktian kesalahan pengemudi dan penjatuhan sanksi pidana.

1. Hambatan Pembuktian Unsur Kesalahan (*Culpa*) Pengemudi

Salah satu hambatan utama adalah kesulitan pembuktian unsur kesalahan (*culpa*) pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas berat. Berdasarkan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pertanggungjawaban pidana mensyaratkan adanya kelalaian

pengemudi yang mengakibatkan luka berat atau meninggal dunia. Namun, dalam praktiknya, pengemudi kerap beralasan bahwa kecelakaan disebabkan oleh faktor teknis kendaraan atau kondisi jalan.

Hal ini tercermin dalam kasus kecelakaan bus di wilayah Kabupaten Kudus, Jawa Tengah, di mana bus terguling saat melintasi jalan menurun. Berdasarkan keterangan kepolisian yang dilansir media, kecelakaan diduga dipicu oleh gangguan pada sistem pengereman. Akibat kejadian tersebut, puluhan penumpang mengalami luka ringan dan luka berat. Dalam kasus ini, proses pertanggungjawaban pidana pengemudi menghadapi hambatan karena harus dibuktikan terlebih dahulu apakah kerusakan rem tersebut merupakan akibat kelalaian pengemudi dalam perawatan kendaraan atau murni kesalahan teknis yang berada di luar kendalinya.

Secara akademik, kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan praktik penegakan hukum. Menurut Moeljatno, kesalahan sebagai dasar pertanggungjawaban pidana harus dibuktikan secara jelas, baik dalam bentuk kesengajaan maupun kelalaian. Apabila unsur kesalahan tidak dapat dibuktikan secara meyakinkan, maka penjatuhan pidana akan menghadapi kendala yuridis yang signifikan.

2. Hambatan Administratif dan Legalitas Pengemudi

Hambatan lain yang kerap muncul adalah persoalan administratif terkait legalitas pengemudi, khususnya kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Berdasarkan pemberitaan media nasional, Ditlantas Polda Jawa Tengah menemukan dugaan penggunaan SIM B1 Umum palsu oleh

pengemudi bus yang mengalami kecelakaan di simpang susun exit Tol Krapyak Semarang. Fakta ini menunjukkan lemahnya pengawasan administratif terhadap pengemudi angkutan umum.

Dalam konteks pertanggungjawaban pidana, penggunaan SIM palsu memperumit proses hukum. Di satu sisi, pengemudi dapat dijerat dengan pasal kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian, namun di sisi lain juga berpotensi dikenakan pasal pemalsuan surat sebagaimana diatur dalam Pasal 263 KUHP. Proses pemisahan dan penggabungan perkara ini sering kali memperlambat penanganan kasus, sehingga berdampak pada efektivitas penegakan hukum.

Menurut Sudarto, hukum pidana seharusnya menjadi sarana terakhir (*ultimum remedium*) namun tetap harus mampu memberikan efek jera. Ketika hambatan administratif seperti penggunaan SIM tidak sah tidak ditangani secara sistematis, maka tujuan pemidanaan menjadi tidak optimal⁴⁰.

3. Hambatan Teknis dalam Penanganan Tempat Kejadian Perkara (TKP)

Hambatan teknis juga menjadi faktor penting dalam proses pertanggungjawaban pidana. Dalam beberapa kasus kecelakaan lalu lintas berat di Jawa Tengah, kondisi TKP sering kali telah berubah akibat arus lalu lintas yang padat atau keterlambatan penanganan awal. Hal ini menyulitkan aparat kepolisian dalam merekonstruksi peristiwa kecelakaan secara akurat.

⁴⁰ Wibowo, Dian Susanto. Penghentian Penuntutan Tindak Pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Berdasarkan Keadilan Restoratif Di Kejaksaan Negeri Magetan. 2025. PhD Thesis. Universitas Islam Sultan Agung.

Sebagai contoh, dalam sejumlah kecelakaan maut di jalur pantura Jawa Tengah yang diberitakan media, posisi kendaraan dan korban sering kali telah dipindahkan sebelum dilakukan olah TKP secara menyeluruh. Kondisi ini berimplikasi pada lemahnya alat bukti, seperti jejak rem dan posisi benturan, yang sangat penting untuk menentukan tingkat kelalaian pengemudi.

4. Hambatan Sosiologis dan Budaya Hukum Masyarakat

Selain hambatan yuridis dan teknis, faktor sosiologis juga memengaruhi pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas berat. Budaya masyarakat yang cenderung menyelesaikan perkara kecelakaan melalui jalur kekeluargaan sering kali membuat proses hukum tidak dilanjutkan hingga tahap persidangan. Dalam beberapa kasus kecelakaan di Jawa Tengah, keluarga korban memilih penyelesaian damai setelah menerima ganti rugi dari pihak pengemudi atau perusahaan angkutan.

Secara akademik, kondisi ini menunjukkan rendahnya kesadaran hukum masyarakat terhadap pentingnya pertanggungjawaban pidana sebagai sarana perlindungan kepentingan umum. Muladi menegaskan bahwa hukum pidana tidak hanya berfungsi untuk menyelesaikan konflik individual, tetapi juga untuk menjaga ketertiban dan keselamatan publik.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dianalisis bahwa hambatan pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas berat di wilayah hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah bersifat multidimensional. Berita-berita kecelakaan di Jawa Tengah menunjukkan bahwa lemahnya pembuktian kesalahan, persoalan administratif pengemudi, keterbatasan teknis di lapangan,

serta budaya hukum masyarakat menjadi faktor yang saling berkaitan. Dengan demikian, penguatan penegakan hukum tidak cukup hanya melalui pendekatan normatif, tetapi juga memerlukan perbaikan sistem pengawasan pengemudi, peningkatan profesionalitas aparat penegak hukum, serta edukasi hukum kepada masyarakat. Tanpa upaya tersebut, pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat akan terus menghadapi hambatan dan berpotensi menurunkan efektivitas hukum lalu lintas di Indonesia.

C. SOLUSI UNTUK MENINGKATKAN KESADARAN DAN KEPATUHAN PENGEMUDI DALAM BERLALU LINTAS GUNA MENGURANGI ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS BERAT

.Peningkatan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas merupakan aspek krusial dalam upaya menekan angka kecelakaan lalu lintas berat. Berdasarkan hasil penelitian lapangan dan wawancara dengan aparat Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Tengah, diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas berat tidak semata-mata disebabkan oleh faktor teknis kendaraan atau kondisi jalan, melainkan lebih dominan dipengaruhi oleh faktor manusia (*human error*), khususnya rendahnya kesadaran hukum dan kepatuhan pengemudi terhadap peraturan lalu lintas. Oleh karena itu, solusi yang ditawarkan tidak cukup hanya melalui penegakan hukum represif, tetapi harus disertai pendekatan preventif, edukatif, dan sistemik yang berkelanjutan.

Secara akademik, solusi peningkatan kepatuhan berlalu lintas dapat dianalisis dengan mengacu pada teori penegakan hukum Soerjono Soekanto,

yang menyatakan bahwa efektivitas hukum dipengaruhi oleh lima faktor, yaitu hukum itu sendiri, aparat penegak hukum, sarana dan prasarana, masyarakat, serta budaya hukum. Dengan demikian, solusi yang dirumuskan harus menyentuh seluruh faktor tersebut secara komprehensif agar tujuan keselamatan berlalu lintas dapat tercapai secara optimal.

1. Pendidikan lalu lintas dan Sosialisasi Hukum Lalu Lintas secara berkelanjutan.

Salah satu solusi utama dalam meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi adalah melalui penguatan pendidikan dan sosialisasi hukum lalu lintas secara berkelanjutan. Pendidikan hukum berlalu lintas tidak hanya ditujukan kepada pengemudi aktif, tetapi juga perlu dimulai sejak usia dini melalui lembaga pendidikan formal maupun nonformal. Berdasarkan hasil wawancara dengan aparat Ditlantas Polda Jawa Tengah, sosialisasi yang bersifat preventif terbukti lebih efektif dalam membentuk pola pikir dan perilaku tertib berlalu lintas dibandingkan dengan penindakan semata.

“Penindakan memang penting, tetapi kesadaran itu harus dibangun dari awal. Kalau pengemudi paham risiko dan tanggung jawab hukumnya, angka kecelakaan bisa ditekan,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah).

Dalam konteks ini, pendidikan lalu lintas dapat dilakukan melalui program *police goes to school*, penyuluhan di komunitas pengemudi angkutan umum, serta kampanye keselamatan berlalu lintas berbasis media digital. Program tersebut tidak hanya menjelaskan norma hukum, tetapi juga

menanamkan nilai moral dan tanggung jawab sosial pengemudi terhadap keselamatan pengguna jalan lainnya.

Gambar 5. Edukasi lalu lintas melalui Program *police goes to school*



Sumber : Instagram akun @Polwan_Official, 2025

2. Peningkatan Pengawasan dan Standarisasi Kompetensi Pengemudi

Solusi lain yang sangat penting adalah peningkatan pengawasan dan standarisasi kompetensi pengemudi, khususnya pengemudi angkutan umum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih ditemukan pengemudi yang tidak memiliki kompetensi memadai, bahkan menggunakan dokumen palsu seperti SIM tidak sah. Kondisi ini menunjukkan lemahnya sistem pengawasan dan verifikasi terhadap kelayakan pengemudi.

Dalam hal ini, peningkatan kualitas uji SIM, pengawasan berkala terhadap pengemudi angkutan umum, serta penerapan sistem digital

terintegrasi menjadi solusi strategis. Pengemudi yang tidak memenuhi standar kompetensi seharusnya tidak diperkenankan mengoperasikan kendaraan, terutama kendaraan yang membawa penumpang dalam jumlah besar.

“SIM itu bukan hanya administrasi, tapi bukti kompetensi. Kalau dari awal sudah tidak layak, risikonya besar,” (Wawancara dengan anggota Ditlantas Polda Jawa Tengah).

Gambar 6. Pengawasan standar kendaraan dan kompetensi driver melalui edukasi di lapangan kepada driver dan kenek bus antar provinsi



Temuan penelitian lapangan mengungkap bahwa masih terdapat pengemudi angkutan umum yang tidak memenuhi standar kompetensi sebagaimana dipersyaratkan dalam peraturan perundang-undangan, bahkan dalam beberapa kasus ditemukan penggunaan dokumen tidak sah, seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) palsu atau tidak sesuai dengan klasifikasi kendaraan yang dikemudikan. Fenomena ini mencerminkan lemahnya sistem pengawasan dan verifikasi kelayakan pengemudi, baik pada tahap penerbitan SIM maupun pada tahap pengawasan pasca-penerbitan. Apabila kondisi ini dibiarkan, maka potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas berat akan terus meningkat, mengingat pengemudi angkutan umum memikul tanggung jawab yang besar terhadap keselamatan banyak orang.

Secara normatif, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur bahwa setiap pengemudi wajib memiliki kompetensi mengemudi yang dibuktikan dengan kepemilikan SIM sesuai golongan kendaraan. Namun, dalam praktiknya, kualitas uji kompetensi SIM sering kali dipandang hanya sebagai formalitas administratif, bukan sebagai instrumen seleksi yang ketat terhadap kemampuan dan kelayakan calon pengemudi. Hal ini diperparah dengan minimnya evaluasi berkala terhadap kompetensi pengemudi angkutan umum, padahal kondisi fisik, psikologis, dan keterampilan mengemudi seseorang dapat menurun seiring waktu.

Oleh karena itu, peningkatan kualitas uji SIM menjadi langkah fundamental yang harus dilakukan. Uji kompetensi pengemudi perlu dirancang secara lebih komprehensif dengan menitikberatkan pada aspek

teknis mengemudi, pemahaman hukum lalu lintas, serta kemampuan pengambilan keputusan dalam situasi darurat. Selain itu, pengawasan berkala terhadap pengemudi angkutan umum juga perlu diperkuat melalui mekanisme pemeriksaan rutin, baik terhadap kelengkapan dokumen, kondisi kesehatan, maupun rekam jejak pelanggaran lalu lintas. Pengemudi yang terbukti tidak memenuhi standar kompetensi seharusnya dikenai sanksi administratif hingga pencabutan izin mengemudi, sebagai bentuk perlindungan preventif terhadap keselamatan publik.

Lebih lanjut, penerapan sistem digital terintegrasi antara kepolisian, instansi perhubungan, dan perusahaan angkutan umum menjadi solusi yang relevan dengan perkembangan teknologi saat ini. Sistem tersebut dapat digunakan untuk memverifikasi keabsahan SIM, memantau masa berlaku izin, serta merekam riwayat pelanggaran dan kecelakaan yang pernah dilakukan oleh pengemudi. Dengan adanya sistem pengawasan berbasis digital, potensi pemalsuan dokumen dan penyalahgunaan izin mengemudi dapat diminimalisir secara signifikan, sekaligus meningkatkan akuntabilitas pengemudi dan penyelenggara angkutan umum.

Peningkatan pengawasan dan standarisasi kompetensi pengemudi tidak hanya berfungsi sebagai instrumen penegakan hukum, tetapi juga sebagai upaya preventif yang berorientasi pada keselamatan lalu lintas. Apabila pengemudi yang beroperasi di jalan raya benar-benar telah memenuhi standar kompetensi yang ditetapkan, maka risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas berat dapat ditekan secara sistematis. Upaya ini pada akhirnya akan berkontribusi pada terwujudnya budaya berlalu lintas yang

tertib, aman, dan bertanggung jawab, sejalan dengan tujuan hukum untuk memberikan perlindungan dan kepastian bagi seluruh pengguna jalan.

3. Pemanfaatan Teknologi dalam Pengawasan dan Penegakan Hukum

Inovasi memiliki peran penting dalam mendorong kemajuan teknologi, peningkatan produktivitas, dan pertumbuhan ekonomi di era globalisasi saat ini. Sebagai wujud apresiasi dan perlindungan bagi para penemu (inventor) atas invensi yang dibuat, pemerintah mengesahkan seperangkat aturan tentang paten. Salah satunya yaitu penggunaan CCTV atau Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). pada proses penindakan pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Ditlantas Polda Jawa Tengah.⁴¹

Pemanfaatan teknologi menjadi solusi yang tidak terpisahkan dalam upaya meningkatkan kepatuhan berlalu lintas. Penerapan sistem Electronic *Traffic Law Enforcement* (ETLE), kamera pengawas, serta integrasi data kendaraan dan pengemudi dapat meningkatkan efektivitas pengawasan tanpa bergantung sepenuhnya pada kehadiran petugas di lapangan.

Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi merupakan salah satu solusi strategis yang tidak dapat dipisahkan dalam upaya meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas. Perkembangan teknologi telah mengubah paradigma pengawasan lalu lintas yang semula bergantung pada kehadiran fisik petugas di lapangan, menjadi sistem pengawasan berbasis teknologi yang lebih objektif, efisien, dan

⁴¹ Tauratiya, T., Anwar, R., & Ekaningsih, L. (2025). Perlindungan Hak Inovasi: Telaah Undang-Undang Paten Melalui Lensa Efisiensi Ekonomi. *JPeHI (Jurnal Penelitian Hukum Indonesia)*, 6(02), 124-141.

berkelanjutan. Dalam konteks penegakan hukum lalu lintas, teknologi berfungsi sebagai instrumen pendukung untuk memastikan bahwa setiap pelanggaran dapat terdeteksi dan ditindak secara konsisten sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Salah satu bentuk konkret pemanfaatan teknologi dalam penegakan hukum lalu lintas adalah penerapan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). Sistem ini memungkinkan proses penindakan pelanggaran lalu lintas dilakukan melalui bukti elektronik berupa rekaman kamera pengawas yang terpasang di titik-titik strategis jalan raya. Dengan adanya ETLE, pengawasan terhadap perilaku pengemudi tidak lagi bersifat temporer atau situasional, melainkan berlangsung secara terus-menerus tanpa dibatasi oleh waktu dan jumlah personel kepolisian yang tersedia. Hal ini menjadi sangat relevan, mengingat keterbatasan sumber daya manusia dalam pelaksanaan pengawasan lalu lintas secara konvensional.

Gambar 7. Pengawas Dirlantas Polda Jawa Tengah memantau pergerakan dan debit kendaraan melalui monitor utama di markas Polda Jawa Tengah



Sumber : <https://korlantas.polri.go.id/>, 2026

Secara empiris, hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ETLE di sejumlah wilayah di Provinsi Jawa Tengah telah memberikan dampak positif terhadap tingkat kepatuhan berlalu lintas. Beberapa jenis pelanggaran, seperti menerobos lampu lalu lintas, tidak menggunakan sabuk pengaman, dan penggunaan telepon seluler saat berkendara, menunjukkan kecenderungan menurun setelah diberlakukannya sistem ETLE. Kondisi ini mengindikasikan bahwa pengemudi cenderung lebih berhati-hati dan patuh terhadap aturan lalu lintas ketika mengetahui bahwa setiap pelanggaran berpotensi terekam dan diproses secara hukum.

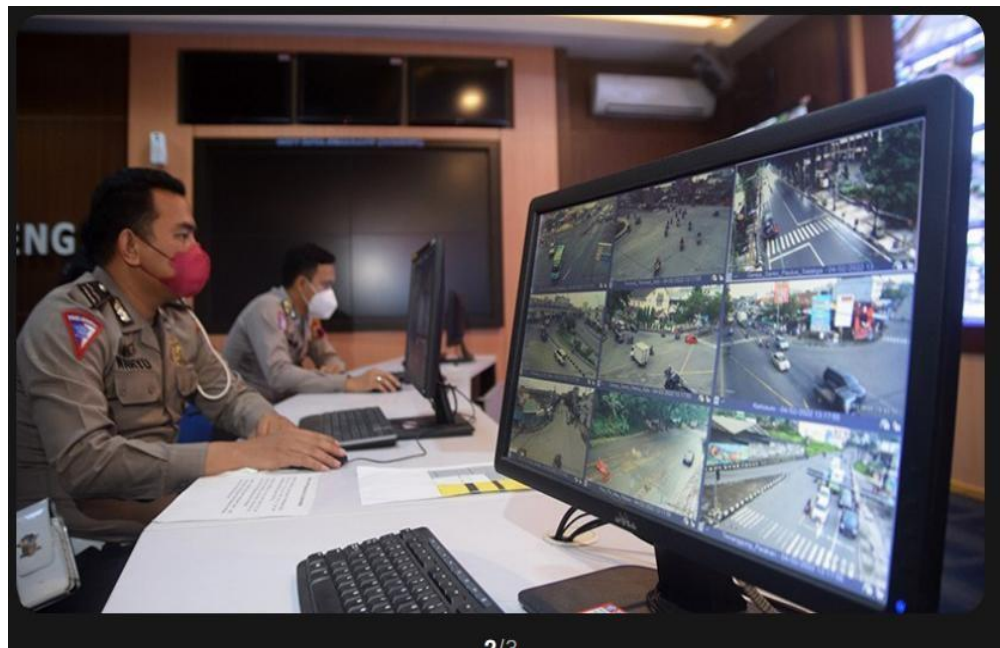
Selain meningkatkan efektivitas pengawasan, pemanfaatan teknologi juga berperan penting dalam meminimalisir potensi penyimpangan dalam penegakan hukum lalu lintas. Sistem penindakan berbasis bukti elektronik mengurangi ruang terjadinya praktik penyalahgunaan wewenang, seperti pungutan liar atau perlakuan diskriminatif, karena proses penindakan dilakukan secara otomatis dan terdokumentasi. Dengan demikian, teknologi tidak hanya berfungsi sebagai alat penegakan hukum, tetapi juga sebagai sarana untuk mewujudkan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan penegakan hukum lalu lintas.

Lebih lanjut, integrasi data kendaraan dan pengemudi menjadi aspek penting dalam optimalisasi pemanfaatan teknologi. Melalui sistem data terintegrasi, aparat penegak hukum dapat dengan mudah menelusuri identitas pemilik kendaraan, status Surat Izin Mengemudi, riwayat pelanggaran, hingga keterlibatan pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas sebelumnya. Integrasi data ini memungkinkan penegakan hukum dilakukan secara lebih

komprehensif dan berorientasi pada pencegahan, karena pengemudi dengan riwayat pelanggaran berulang dapat dikenai pengawasan dan pembinaan khusus.

sistem pengawasan dan penegakan hukum yang berbasis teknologi, pengemudi secara psikologis terdorong untuk meningkatkan kepatuhan dalam berlalu lintas. Kesadaran bahwa setiap pelanggaran dapat terekam secara objektif dan ditindaklanjuti tanpa kompromi menumbuhkan efek jera (*deterrent effect*) yang lebih kuat dibandingkan dengan penindakan konvensional. Oleh karena itu, pemanfaatan teknologi dalam pengawasan dan penegakan hukum lalu lintas tidak hanya berkontribusi pada penurunan angka pelanggaran, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam upaya jangka panjang untuk membangun budaya berlalu lintas yang tertib, aman, dan berkeadilan.

Gambar 8. Pengawasan Dirlantas Polda Jawa Tengah melalui CCTV Markas POLDA JATENG



4. Melibatkan Peran Masyarakat dan Budaya Hukum Berlalu Lintas

Solusi terakhir adalah peningkatan peran masyarakat dalam membangun budaya hukum berlalu lintas. Kesadaran dan kepatuhan tidak hanya dibentuk oleh aparat penegak hukum, tetapi juga oleh lingkungan sosial. Budaya saling mengingatkan, melaporkan pelanggaran, dan menghargai keselamatan bersama merupakan faktor penting dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas berat.

Pelibatan peran masyarakat merupakan elemen strategis dalam upaya meningkatkan kesadaran dan kepatuhan berlalu lintas, khususnya di wilayah hukum Polda Jawa Tengah yang memiliki tingkat mobilitas dan kepadatan lalu lintas cukup tinggi. Penegakan hukum lalu lintas tidak dapat sepenuhnya dibebankan kepada aparat kepolisian, melainkan membutuhkan partisipasi aktif masyarakat sebagai subjek hukum sekaligus mitra dalam menciptakan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas. Oleh karena itu, keterlibatan masyarakat menjadi bagian penting dalam membangun sistem lalu lintas yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

Polda Jawa Tengah juga melibatkan tokoh masyarakat, tokoh agama, dan pimpinan komunitas lokal dalam menyampaikan pesan-pesan keselamatan berlalu lintas. Pendekatan ini dinilai efektif karena pesan hukum disampaikan melalui figur yang memiliki legitimasi sosial dan kedekatan emosional dengan masyarakat. Contoh kegiatannya yakni penyampaian pesan tertib berlalu lintas dalam khutbah jumat, pengajian, dan forum keagamaan di wilayah Kabupaten Kudus, Demak, dan Pekalongan, terutama menjelang masa mudik dan arus balik Lebaran.

Selain itu juga terdapat opsi lainya. Pelibatan masyarakat juga dilakukan melalui kerja sama dengan komunitas pengemudi, seperti komunitas sopir bus, sopir truk, ojek daring, serta organisasi kemasyarakatan. Komunitas ini dijadikan mitra dalam penyebaran informasi keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas. Melalui Forum diskusi keselamatan berkendara bersama komunitas sopir angkutan umum di Terminal Tirtonadi Surakarta dan Terminal Mangkang Semarang, yang membahas standar keselamatan, kelayakan kendaraan, dan konsekuensi hukum kecelakaan lalu lintas berat.

Dalam perspektif teori budaya hukum (*legal culture*) sebagaimana dikemukakan oleh Lawrence M. Friedman, efektivitas suatu sistem hukum sangat ditentukan oleh sikap, nilai, dan kesadaran hukum masyarakat. Dalam konteks berlalu lintas, budaya hukum tercermin dari perilaku pengemudi dalam mematuhi rambu, marka jalan, serta ketentuan keselamatan berkendara tanpa harus diawasi secara langsung oleh aparat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat kecenderungan masyarakat mematuhi aturan lalu lintas hanya ketika terdapat kehadiran petugas, yang mengindikasikan bahwa budaya hukum berlalu lintas belum terbentuk secara optimal.

Di wilayah Polda Jawa Tengah, pelibatan masyarakat dalam penegakan hukum lalu lintas dilakukan melalui berbagai program preventif dan edukatif, seperti kegiatan Police Goes to School, Police Goes to Campus, sosialisasi keselamatan berlalu lintas kepada komunitas pengemudi, serta kerja sama dengan organisasi kemasyarakatan dan tokoh masyarakat.

Program-program tersebut bertujuan untuk menanamkan nilai-nilai keselamatan berlalu lintas sejak dini, sekaligus membangun kesadaran kolektif bahwa kepatuhan terhadap aturan lalu lintas merupakan kebutuhan bersama, bukan semata-mata kewajiban hukum.

Gambar 9 Polda Jawa Tengah dalam menekan angka kecelakaan menggendong para spiritual dan masyarakat.



nda > Berita

Gandeng Akademisi, Bhabinkamtibmas Polda Jateng Dibekali Pelatihan Da'i Kamtibmas dan Khotib di Tempat Ibadah

OPRSPITRESTABESSURAKARTA 16 Desember 2025 09:00 17



Lebih lanjut, keterlibatan tokoh masyarakat, tokoh agama, dan pemimpin informal memiliki peran penting dalam membentuk budaya hukum berlalu lintas yang berakar pada nilai-nilai sosial dan kearifan lokal. Di beberapa wilayah Jawa Tengah, pendekatan persuasif melalui forum keagamaan, kegiatan kemasyarakatan, dan pertemuan warga dinilai efektif dalam menyampaikan pesan keselamatan berlalu lintas. Pendekatan ini memperkuat legitimasi pesan hukum karena disampaikan oleh figur yang memiliki pengaruh dan kepercayaan di tengah masyarakat.

Dengan demikian, pelibatan peran masyarakat dan penguatan budaya hukum berlalu lintas di wilayah hukum Polda Jawa Tengah merupakan solusi yang bersifat jangka panjang dan berorientasi pada perubahan perilaku. Upaya ini tidak hanya melengkapi penegakan hukum yang bersifat represif, tetapi juga memperkuat dimensi preventif melalui pembentukan kesadaran hukum yang tumbuh dari dalam masyarakat. Apabila budaya hukum berlalu lintas telah terbentuk secara konsisten, maka kepatuhan pengemudi tidak lagi didorong oleh rasa takut terhadap sanksi, melainkan oleh kesadaran akan pentingnya keselamatan diri sendiri dan orang lain sebagai bagian dari tanggung jawab sosial.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa solusi peningkatan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat harus dilakukan secara komprehensif dan berkelanjutan. Solusi tersebut meliputi penguatan pendidikan hukum lalu lintas, optimalisasi penegakan hukum yang konsisten,

peningkatan pengawasan dan kompetensi pengemudi, pemanfaatan teknologi, serta penguatan budaya hukum masyarakat. Dengan penerapan solusi yang terintegrasi, diharapkan angka kecelakaan lalu lintas berat di wilayah hukum Polda Jawa Tengah dapat ditekan secara signifikan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diatas atas rumusan masalah yang ada maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Adapun bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yaitu dengan 3 (tiga) pertanggungjawaban yakni pertanggungjawaban berupa pidana penjara, pertanggungjawaban berupa pidana denda sebagaimana diatur dalam UU LLAJ dan KUHP, pertanggungjawaban berupa pencabutan atau pembatasan hak untuk mengemudi serta
2. Sementara hambatan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berat dalam studi kasus di wilayah hukum DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH terdapat 4 hambatan pokok utama yaitu hambatan pembuktian unsur Kesalahan (Culpa) Pengemudi, Hambatan Administratif dan Legalitas Pengemudi, Hambatan Teknis dalam Penanganan Tempat Kejadian Perkara (TKP) dan paling berat di Hambatan Sosiologis dan Budaya Hukum Masyarakat
3. Adapun upaya yang dilakuakn oleh Polda Jawa Tengah dalam rangka meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas berat yaitu dengan 3 langkah yang terdiri Pendidikan lalu lintas dan Sosialisasi Hukum Lalu Lintas secara

berkelanjutan(seperti pice goes to scholl), Peningkatan Pengawasan dan Standarisasi Kompetensi Pengemudi melalui sidak ke lapangan untuk membrikan pesan ke criver dan kenek untuk lebih hati hati, Pemanfaatan Teknologi dalam Pengawasan dan Penegakan Hukum serta Melibatkan Peran Masyarakat dan Budaya Hukum Berlalu Lintas

B. SARAN

Berdarkan hasil kesimlulan diatas , hemat penulis terda[at beberapa celah hukum yaitu secara aspek substansi hukum, regulasi yang ada belum sepenuhnya memberikan pengaturan teknis yang tegas terkait standar kompetensi pengemudi angkutan umum dan mekanisme pengawasan berkelanjutan pasca-penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan aspek budaya hukum masyarakat, kesadaran berlalu lintas masih belum terbentuk secara kuat dan merata, meskipun berbagai program edukasi dan sosialisasi telah dilaksanakan, perilaku pelanggaran lalu lintas masih sering dianggap sebagai pelanggaran ringan dan dapat ditoleransi.

1. Penguatan Regulasi Teknis dan Standarisasi Kompetensi Pengemudi secara Berkelanjutan. Disarankan pemerintah bersama Kepolisian Negara Republik Indonesia perlu menyusun dan memperkuat regulasi teknis yang mengatur evaluasi berkala kompetensi pengemudi, khususnya pengemudi angkutan umum. Evaluasi ini dapat dilakukan melalui uji ulang kompetensi, pemeriksaan kesehatan berkala, serta verifikasi keabsahan dokumen secara digital. Saran ini realistis karena dapat diintegrasikan dengan sistem perpanjangan SIM yang sudah berjalan, tanpa memerlukan

perubahan undang-undang secara menyeluruh.

2. Integrasi Sistem Pengawasan Digital dan Koordinasi Lintas Instansi.

Seyogyanya Ditlantas Polda Jawa Tengah perlu mendorong integrasi data antara kepolisian, Dinas Perhubungan, dan instansi terkait lainnya dalam satu sistem pengawasan digital terpadu. Integrasi ini mencakup data SIM, data kendaraan, hasil uji KIR, dan rekam jejak pelanggaran. Langkah ini realistis karena sebagian infrastruktur teknologi telah tersedia, seperti ETLE dan basis data kepolisian, sehingga penguatan dapat dilakukan melalui peningkatan koordinasi dan optimalisasi sistem yang sudah ada.

3. Penguatan Budaya Hukum Berlalu Lintas Berbasis Partisipasi Masyarakat.

Upaya pembentukan budaya hukum berlalu lintas perlu difokuskan pada pendekatan partisipatif yang melibatkan masyarakat secara aktif, bukan hanya sebagai objek sosialisasi. Program edukasi harus diarahkan pada perubahan perilaku jangka panjang melalui sekolah, komunitas pengemudi, tokoh masyarakat, dan media digital. Saran ini realistis karena tidak memerlukan biaya besar, tetapi menuntut konsistensi dan komitmen aparat serta pemangku kepentingan lokal.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU-BUKU

- Amirudin & H. Zainal Asikin, (2016), Pengantar Metode Penelitian Hukum: Jakarta: PT RajaGrafindo Persada
- Awaloedin Djamin, (2014), Administrasi Kepolisian Republik Indonesia: Bandung : Kenyataan dan Harapan, POLRI
- Azwar . Sarifuddin (2018) *Metode Penelitian*. Yogyakarta :Pustaka Pelajar
- Budi Rizki Husin, (2018) Studi Lembaga Penegak Hukum, Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Effendy, Junaedi. (2018) , *Metode penelitian hukum: normatif dan empiris* . Depok :Prenadamedia Group.
- Hasibuan, E. S., & SH, M. (2021). *Hukum kepolisian dan criminal policy dalam penegakan hukum*. PT. RajaGrafindo Persada-Rajawali Pers.
- Hamid, Abdul, (2015) *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Edisi cetak kedua. Yogyakarta:Pustaka Yustisia.
- Hamzah, Andi (2015) *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta :Rineka Cipta.
- Junaedi effendy, (2018).*Metode penelitian hukum: normatif dan empiris*. Depok : ;Prenadamedia Group
- Mahrus Ali, (2018) *Dasar-Dasar Hukum Pidana*,,Jakarta : Sinar Grafika.
- Masruchin Rubai,(2015) *Asas-Asas Hukum Pidana*, Malang :UM press dan FH UB.
- Muhamad, Farouk (2021) *Praktik Penegak Hukum Bidang Lalu Lintas*,Jakarta : Balai Pustaka.
- P.D Sugiyono,. (2014). *Metode Penelit ian Kuantitatif Kualitatif dan R&D* . Indonesia: ALFABETA.
- Poernomo. Bambang (2022) .*Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta :. Ghalia Indonesia.
- Prakoso, Djoko (2018) *Tindak Pidana Penerbangan Di Indonesia*, Jakarta :Ghalia Indonesia.
- Prasetyo, Teguh (2017) *Hukum Pidana*, Jakarta :Rajawali Pers.
- Prodjodikoro. Wirjono (2019) . *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung : Refika Aditama.
- Rustam,Halim,et al (2023). *Rekayasa Lalu Lintas*. Yogyakarta :Penerbit Tahta

Media.

Soekanto, Soerjono. (2015) *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Sumaryanto, Djoko (2021) *Buku Ajar Hukum Pidana*, Yogyakarta : Jakad Media Publishing.

Warpani, (2015) *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*, Jakarta :Pustaka Maju.

Wardana, S. K., & SH, M. Hukum Pidana. (Jakarta. Penerbit Buku Indonesia, , 2025)

JURNAL

Afrizal, A. (2024). Pertanggungjawaban Pidana Atas Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Kasus Di Kepolisian Resort Pematang Siantar) (Doctoral dissertation, Fakultas Hukum,, Universitas Islam Sumatera Utara).

Ahmad Sukri Umami, a. S. U. (2022). Upaya penegakan hukum pada pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas oleh anak (studi kasus pada Polres Semarang) (*Doctoral dissertation, UNDARIS*).

Handayan, E., & Wardana, S. (2024). Keamanan Pangan Berbasis Kearifan Lokal Semarang Dalam Pendekatan Komparatif Antropologi Hukum. *Wijayakusuma Law Review*, 6(1), 32-34.

Istiawan, I. R. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Kelalaian dalam Berlalu Lintas Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia (Studi Kasus Putusan Nomor 34/Pid. B/2021/PN Mgt). *Jurnal Hukum Dan Kesejahteraan*, 6(1).

Nasirin, K., Zaini, N. A., & Suryandari, W. D. (2024). Strengthening legal certainty in the construction sector through the reconstruction of criminal sanctions for building failures. *Indonesian Journal of Multidisciplinary Science*, 4(2), 81-88.

Naya, A. Z. (2020). Sosialisasi Penggunaan Media Sosial Secara Baik Dan Benar Dan Tidak Melanggar Undang–Undang ITE Kepada Komunitas Youtuber Di Wilayah Kecamatan Bandungan Kabupaten Semarang.

Nugroho, Y., & Pujiyono, P. (2022). Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak: Analisis Kepastian dan Penghambat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 4(1), 49-60.

Permatasari, d. (2024). Tanggung jawab hukum pelaku pelanggaran lalu lintas yang

menyebabkan korban meninggal dunia di kepolisian resor barelang (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

Setiawan, A. D. W., & Mumpuni, N. W. R. (2025). Penerapan Hukum Pidana Atas Kelalaian Berkendaraan yang Menyebabkan Kematian Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus: Pengadilan Negeri Kotamobagu). *Educatoria: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 5(3), 172-191.

Sharendita, T. (2024). Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Ojek Online Karena Kelalaiannya Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia (Studi Kasus Polda Kepri) (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

Ramadhani, D. A. (2023). Peran Kepolisian Dalam Penyidikan Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Luka Berat Dan Kematian Di Satuan Lalu Lintas Polres Rembang (Studi Kasus di Satuan Lalu Lintas Polres Rembang) (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

Tauratiya, T., Anwar, R., & Ekaningsih, L. (2025). Perlindungan Hak Inovasi: Telaah Undang-Undang Paten Melalui Lensa Efisiensi Ekonomi. *JPeHI (Jurnal Penelitian Hukum Indonesia)*, 6(02), 124-141.

Zaini, N. A. (2016). Politik Hukum dan HAM (Kajian Hukum Terhadap Kewajiban Pemenuhan Dan Perlindungan Hak Asasi Manusia Dalam Konstitusi Indonesia). *Jurnal Panorama Hukum*, 1(2), 1-16.

PERATURAN DAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Juncto Undang-undang (UU)

Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

Data Internal DITLANTAS POLDA JAWA TENGAH

Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang lalu lintas dan angkutan jalan

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

INTERNET

<https://halosemarang.id/kasus-kecelakaan-di-kampungkali-semarang-pengendara-yamaha-r25-lakukan-lima-pelanggaran-aturan-lalu-lintas/> Diakses pada 19 Februari 2026

<https://satlantaspolressemarang.com/2025/06/statistik-kecelakaan-lalu-lintas-di-semarang-oleh-satlantas-polres-semarang/> Diakses pada 19 Februari 2026

<https://korlantas.polri.go.id/> Diakses pada 19 Februari 2026

<https://www.kompas.id/artikel/61-persen-penyebab-kecelakaan-adalah-kelalaian-pengemudi> diakses pada 19 Februari 2026

<https://polri.go.id/arti-lambang> diakses pada 7 Maret 2026

<https://www.detik.com/jateng/berita/d-7662458/ibu-dan-anak-tewas-kecelakaan-di-karangjati-semarang#:~:text=Ibu%20dan%20Anak%20Tewas%20Kecelakaan%20di%20Karangjati%20Semarang> diakses pada 7 Maret 2026