

**PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP
KELALAIAN PENGEMUDI YANG
MENIMBULKAN KECELAKAAN JALAN RAYA¹
Oleh: Andi Zeinal Marala²**

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui apa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya dan bagaimana penegakan hukum pidana terhadap pengemudi yang menimbulkan kecelakaan berlalu lintas di Jalan Raya. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, maka dapat disimpulkan: 1. Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan Lalu Lintas, yaitu: a. Faktor internal Kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat, dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi. b. Faktor eksternal Sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan, manajemen angkutan umum baik tingkat pusat maupun daerah masih mencerminkan manajemen yang kurang sehat, ketidaktertiban penataan lalu lintas, perhatian pemerintah dan komponen masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat belum menjadi keprihatinan bersama bahkan dianggap sebagai suatu accident, tidak adanya kejelasan kebijakan pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan maupun manajemen pengoperasian kendaraan

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Dr. Wempie Jh. Kumendong, SH, MH; Refly Singal, SH, MH; Lendy Siar, SH, MH.

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 0807712002

bermotor, langkah sosialisasi terhadap aturan-aturan hukum tidak secara efektif dilaksanakan, belum diakuinya peralatan milik polri sebagai alat bantu penegakan hukum, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum dan instansi terkait yang bertanggung jawab dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat, belum adanya sekolah-sekolah mengemudi yang memenuhi standar pendidikan keterampilan mengemudi. 2. Penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan dapat dilakukan dengan menerapkan ketentuan KUHP Pasal 359 apabila akibat kelalaian pengemudi mengakibatkan kematian orang lain sedangkan sebagai kelalaian yang dalam Pasal 360 KUHP bilamana akibat kelalaian pengemudi tersebut tidak mengakibatkan kematian. Sedangkan dalam ketentuan pidana lainnya yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, mengenai penanganan kecelakaan lalu lintas bagi kelalaian pengemudi baik yang mengakibatkan kematian maupun hanya luka-luka hanya diatur dalam Pasal 310 saja. Kata kunci: Kelalaian, pemngemudi, jalan raya.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 310 dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sudah tertera sangat jelas sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas. Meski UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakat betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara kendaraan bermotor. Karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas. Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja.

Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Berhati-hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, penyusun sebisa mungkin untuk bisa mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penulisan skripsi ini dengan judul **“Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan di Jalan Raya”**.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Apa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya ?
2. Bagaimana penegakan hukum pidana terhadap pengemudi yang menimbulkan kecelakaan berlalu lintas di Jalan Raya ?

C. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum/ normatif, adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu-isu hukum yang dihadapi.

PEMBAHASAN

A. Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya

Faktor kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban, hingga pencahayaan. ada beberapa faktor yang menyebabkan kendaraan mengalami kecelakaan lalu lintas, seperti terbalik atau menabrak, faktor tersebut diantaranya adalah:

1. Genangan air, memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam, membuat

daya cengkram ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara ban dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi ketika tapak ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri.

2. Pecah ban, sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga kendaraan tiba-tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi.
3. Jalan Bergelombang, ketika kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelek, Jalan tidak rata ini menyebabkan kendaraan melayang karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali.
4. Rem Blong ataupun Slip, hal ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian.
5. Human Error (kelalaian pengemudi) faktor ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalulintas. Beberapa contohnya adalah memacu kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negatif pengendalian seperti limbung, oversteer maupun understeer. Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk sms, telpon dan makan sambil menyetir.⁶

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya di Pasal 58 menyebutkan bahwa kendaraan hanya boleh dioperasikan dalam keadaan baik dan aman bagi pengemudinya dan bagi pihak

⁶ <http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html>

lainnya.⁷ Sedangkan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat 1 berbunyi: Jika ada kendaraan yang dinilai perlu diadakan pengujian, pemerintah dalam hal ini dinas terkait berhak memanggil pemiliknya untuk dilakukan pengujian.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat 3 berbunyi: Kendaraan bermotor roda empat atau lebih harus dilengkapi dengan sabuk pengaman dan khusus bagi kendaraan terbuka harus ada helm dan rompi pemantul cahaya. Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat (1, 2 dan 3) berbunyi: Pengemudi harus memeriksa kendaraan dan muatannya atas kelayakan jalan sesuai aturan yang berlaku, termasuk harus memperhatikan semua kelengkapan kendaraan yang harus dibawa seperti surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan, dongkrak, pembuka roda dan kunci-kunci lainnya, segitiga pengaman, roda cadangan dan peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).

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

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

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

kaki, sedangkan sistem hidrolik ada yang bekerja secara manual dan ada yang dengan tenaga dari mesin yang disebut *power brake*, dimana rem akan bekerja bila mesinnya dalam keadaan hidup, pengemudi harus memeriksa tersedianya oli rem secara berkala. Rem tangan bekerja menggunakan bekerja menggunakan sistem mekanik dengan kawat, pada panel instrumen ada lampu indikator rem tangan bila rem tangan belum dilepas lampu indikatornya akan menyala merah.

Bagaimanapun faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan amat domain. Penyebab dari faktor lingkungan dan faktor kendaraan. Adapun yang dimaksud dengan penyebab faktor manusia antara lain, mengemudi kendaraan terlampaui cepat, mengabaikan situasi lalu lintas, melamun, ditabrak dan atau menabrak kendaraan lain, seringkali menjadi tabrakan beruntun, berlomba sepeda motor secara tidak resmi di jalan umum, lelah mengantuk, mengerem secara mendadak, menerobos lampu merah dan menelpon sambil mengemudi.

Adapun penyebab lingkungan adalah hujan, jalan licin atau longsor, tikungan yang terlalu tajam, tidak ada lampu jalan atau mati, tidak ada petunjuk kecepatan maksimal, dan jalan rusak. Sedangkan penyebab pada kendaraan, muatan berlebihan dalam berat maupun ukuran ban aus, sistem rem rusak, lampu depan atau belakang tidak hidup dan lain-lain.

B. Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan Berlalu Lintas Di Jalan Raya

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

- a. Metode Penegakan Hukum
 1. Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 belum dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana pasal 273 sampai dengan pasal 317 maupun pasal-pasal yang mengatur tentang Pendidikan pengemudi seperti yang tertera pada pasal 78 sampai dengan

⁷ Hidayat Tapran, Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010, h. 144.

pasal 79 juncto pasal 87 sampai dengan pasal 89.

2. Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringansehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.
3. Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan.
4. Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
5. Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundang-undangan.
6. Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.

b. Sikap Penegak Hukum

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

kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan pemasyarakatan.³

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict "dan conflict of roles*). Kalau di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*).

Menurut Megawati Soekarno Putri di samping faktor masyarakat peta permasalahan penegakan hukum, sangat dipengaruhi oleh kondisi badan-badan yang berada di bawah pemerintah, lembaga peradilan, dan kegiatan profesi kepengacaraan, yang masing-masing tunduk pada undang-undang yang mengaturnya.⁴

Adapun sikap penegak hukum lalu lintas adalah sebagai berikut:

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

³ Drs. Kunarto, Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas), Cipta Manunggal, 2007, Hal 45

⁴ Megawati Soekarno Putri Dalam Pidato Kenegaraan Presiden Republik Indonesia Dan Keterangan Pemerintah atas Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2003 Serta Nota Keuangannya di Depan Sidang Dewan Perwakilan Rakyat Pada Tanggal 16 Agustus 2002.

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

c. Sarana dan Prasarana

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

Adapun beberapa hal tentang sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan keselamatan lalu lintas adalah sebagai berikut:

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

badan koordinasi dibidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

Untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (*dolus*) atau kelalaian/ Kealpaan (*culpa*). Dalam lapangan hukum pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan opzet merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila didalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan opzettelijk, maka unsur dengan sengaja ini menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan.

Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu. Maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukannya itu dilakukan dengan sengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan *willens en wetens*. Yang dimaksudkan disini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan *willens* atau haruslah menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur *wettens* atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat. Disini dikaitkan dengan teori kehendak yang dirumuskan oleh Von Hippel maka dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan sengaja adalah kehendak membuat suatu perbuatan dan kehendak untuk menimbulkan suatu akibat dari perbuatan itu atau akibat dari perbuatannya itu yang menjadi maksud dari dilakukannya perbuatan itu. Jika unsur kehendak atau menghendaki dan mengetahui dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan tidak dapat dibuktikan dengan jelas secara materiil karena memang maksud dan kehendak seseorang itu sulit untuk dibuktikan secara materiil maka pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam pelaku melakukan tindakan melanggar hukum sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan kepada si pelaku seringkali hanya dikaitkan dengan keadaan

serta tindakan si pelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut. Disamping unsur kesengajaan diatas ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau kelapaaan atau culpa yang dalam doktrin hukum pidana disebut sebagai kealpaan yang tidak disadari atau *onbewuste schuld* dan kealpaan disadari atau *bewuste schuld*. Dimana dalam unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati.

Wilayah *culpa* ini terletak diantara sengaja dan kebetulan. Kelalaian ini dapat didefinisikan sebagai apabila seseorang melakukan sesuatu perbuatan dan perbuatan itu menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang, maka walaupun perbuatan itu tidak dilakukan dengan sengaja namun pelaku dapat berbuat secara lain sehingga tidak menimbulkan akibat yang dilarang oleh undang-undang, atau pelaku dapat tidak melakukan perbuatan itu sama sekali. Dalam culpa atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undang-undang. Maka dari uraian tersebut diatas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu, maka hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu.⁵

Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara

paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sedangkan Pasal 360 (1) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. (2) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359: "karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut.

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

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

⁵ <http://hukum.kompasiana.com/2011/09/05/kecelakaan-saiful-jamil-dilihat-darikesalahan-dan-pertanggungjawaban-hukum>

wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekeliruhannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu. Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan”.

Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesalahan yang berlainan jenis daripada kealpaan. Dasarnya adalah sama, yaitu:

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

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

“karena kealpaannya berbuat baik”. Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruhan. Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus.

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

Antara kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis. Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya ke alpaan itu. Sebagaimana halnya dengan kesengajaan mengenai kealpaan ini juga diterangkan dalam KUHP tentang artinya. Karena itu maka kita harus melihat pada teori atau ilmu pengetahuan untuk memberi pengertiannya ini. Bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:

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

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

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

Dalam hal yang pertama kekeliruan terletak pada salah fikiran atau pandang, yang seharusnya dihindari. Dalam hal kedua terletak pada tidak mempunyai fikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang berbahaya. Contoh dari kemungkinan pertama adalah mengenai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melalui jalan yang ramai, karena dia percaya pandai menyetir motor dan yakin tidak akan nabrak, tapi kemudian dia menabrak seseorang. Seharusnya perbuatan itu dihindari olehnya, karena kurang berhati-hatinya tabrakan tersebut tidak terelakan. Dengan pengertian contoh diatas, maka diletakan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena perbuatannya tadi. Hubungan ini seharusnya tidak perlu ada dalam psyche seseorang, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psikologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada. Hubungan batin ini diperlukan untuk dapat mempertanggungjawabkan terhadap timbulnya akibat yang dilarang.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359: "karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak boleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut.

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk Weet Boek Van Straffright yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt

1-825) adalah sebagai berikut: "pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekeliruhannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Faktor- faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan Lalu Lintas, yaitu:
 - a. Faktor internal Kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat, dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.
 - b. Faktor eksternal Sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan, manajemen angkutan umum baik tingkat pusat maupun daerah masih mencerminkan manajemen yang kurang sehat, ketidaktertiban penataan

lalu lintas, perhatian pemerintah dan komponen masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat belum menjadi keprihatinan bersama bahkan dianggap sebagai suatu accident, tidak adanya kejelasan kebijakan pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan maupun manajemen pengoperasian kendaraan bermotor, langkah sosialisasi terhadap aturan-aturan hukum tidak secara efektif dilaksanakan, belum diakuinya peralatan milik Polri sebagai alat bantu penegakan hukum, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum dan instansi terkait yang bertanggung jawab dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat, belum adanya sekolah-sekolah mengemudi yang memenuhi standar pendidikan keterampilan mengemudi.

2. Penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan dapat dilakukan dengan menerapkan ketentuan KUHP Pasal 359 apabila akibat kelalaian pengemudi mengakibatkan kematian orang lain sedangkan sebagai kelalaian yang dalam Pasal 360 KUHP bilamana akibat kelalaian pengemudi tersebut tidak mengakibatkan kematian. Sedangkan dalam ketentuan pidana lainnya yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, mengenai penanganan kecelakaan lalu lintas bagi kelalaian pengemudi baik yang mengakibatkan kematian maupun hanya luka-luka hanya diatur dalam Pasal 310 saja.

B. SARAN

1. Perlu dilakukan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang berpotensi terhadap kecelakaan lalu lintas.
2. Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan faktor penyebab terjadinya kecelakaan dan

didukung dengan sistem pendataan yang benar.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali,, Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 1998.
- Baharuddin Lopa,, Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum, Bulan Bintang. Jakarta, 2001.
- Esmi Warassih Puji Rahayu,. Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis. Semarang : Suryandaru Utama 2005.
- Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- Hidayat Tapran, *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010.
- Kunarto, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, 2007.
- Megawati Soekarno Putri *Dalam Pidato Kenegaraan Presiden Republik Indonesia Dan Keterangan Pemerintah atas Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2003 Serta Nota Keuangannya di Depan Sidang Dewan Perwakilan Rakyat Pada Tanggal 16 Agustus 2002.*
- Morlok, Edward K., *Introduction to Transportation Engenering and Planning*, (diterjemahkan oleh Johan Kalanaputra Hainim, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi), Erlangga, Jakarta. 1995.
- Muladi, , *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995.
- Peter Mahmud Marzuki., *Penelitian Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta, 2011.
- Rahardjo, Satjipto, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung. 1987.
- , *Permasalahan Hukum Di Indonesia*, Alumni, Bandung., 1987.
- Sadjijono., *Hukum Kepolisian POLRI dan God Governance*, Lahsabang Mediatama, 2008.
- Serjono Soekanto, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, UI- Press. Jakarta, 1983.

Soerjono Soekanto, *Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*, Jakarta, Bina Aksara., 1987.

Tjahjono, T., *Rancangan Buku Pengantar Analisis dan Prevensi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*, Depok, Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil, FT UI, 2008.

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

<http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html>

<http://hukum.kompasiana.com/2011/09/05/kecelakaan-saiful-jamil-dilihat-dari-kesalahan-dan-pertanggungjawaban-hukum>