

**PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP  
KELALAIAN PENGEMUDI YANG  
MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN RAYA<sup>1</sup>  
Oleh: Yaenet Monica Hengstz<sup>2</sup>**

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan di jalan raya dan bagaimana faktor penyebab kelalaian pengemudi dalam berlalu lintas. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, maka dapat disimpulkan: 1. 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. 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan adalah faktor internal kualitas sumber daya Polantas, faktor eksternal sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan.

Kata kunci: Kelalaian, pengemudi, kecelakaan, jalan raya.

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang Penulisan**

Pasal 310 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, disebutkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas. Hal ini mencerminkan kedudukan norma hukum yang penuh otonomi,

jadi bukan semi otonomi itu.<sup>3</sup> Meski Undang-Undang Lalu lintas dan angkutan jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Di dalam kehidupan sehari-hari polisi pasti akan menghadapi bermacam-macam manusia dengan latar belakang maupun pengalaman masing-masing.<sup>4</sup> Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas. Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus bertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Berhati hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah di utamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, penyusun sebisa mungkin untuk bisa mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan. 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. Perumusan Masalah**

1. Bagaimanakah penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan di jalan raya?
2. Bagaimanakah faktor penyebab kelalaian pengemudi dalam berlalu lintas?

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Refly Singal, SH,MH; Olij A. Kereh, SH, MH.

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 090711189

<sup>3</sup> Harie Tuesang, *Upaya Penegakan Hukum Dalam Era Reformasi*,. Penerbit Restu Angung,. Jakarta, 2009, hal, 14

<sup>4</sup> Soeriono Spekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*,. PT RajaGarfindo Persada, Jakarta, 2012, hal 48

### C. Metode Penelitian

Penulis Skripsi ini menggunakan beberapa metode penelitian dan teknik pengolahan data. Seperti yang diketahui bahwa “dalam penelitian setidak-tidaknya dikenal beberapa alat pengumpul data seperti, studi dokumen atau bahan pustaka, pengamatan atau observasi, wawancara atau interview”.<sup>5</sup> Oleh karena ruang lingkup penelitian ini adalah pada disiplin ilmu hukum, maka penelitian ini merupakan bagian dari penelitian hukum kepustakaan yakni dengan “cara meneliti bahan pustaka” atau yang dinamakan “penelitian hukum normatif”.<sup>6</sup>

## PEMBAHASAN

### A. Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Dalam BerLalu Lintas

Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).<sup>1</sup>

Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.<sup>2</sup>

Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana

kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuhkembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

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

<sup>5</sup> Soerjono Soekanto, Pengantar Ilmu Hukum, UI Press, Jakarta, 1982, hal.66.

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Pengantar Hukum Normatif, Rajawali, Jakarta, 1985, hal. 14

<sup>1</sup> Drs, Farouk Muhammad, Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas), Balai Pustaka, Jakarta, 1999. hal. 33.

<sup>2</sup> Achmad Ali,, Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 1998, hal 19

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.

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 pihak 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. Beda 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.

## **B. Faktor Penyebab Kelalaian Pengemudi Dalam Berlalu Lintas**

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, 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.<sup>6</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya di Pasal 58 menyebutkan bahwa kendaraan hanya boleh dioperasikan dalam keadaan baik dan aman bagi pengemudinya dan bagi pihak lainnya.<sup>7</sup> 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 pemilikinya 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 tersediannya 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

<sup>6</sup> <http://fandimin.blogspot.com>. Diakses 9 Mei tahun 2013-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.

<sup>7</sup> Hidayat Tapran, Pengetahuan Dasar Berjalan Lintas, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010, h. 144.

indikatornya akan menyala merah. Secara periodik tekanan ban harus diperiksa minimal dua bulan sekali dan sebaiknya ban roda cadangan setiap empat bulan sekali dirotasi. Kelakson dari waktu ke waktu harus diperiksa, penggunaan kelakson dengan bunyi lain seperti sirine, atau bunyi lainnya dilarang. Wiper atau pembersih kaca pelindung depan, bila daya pembersihnya sudah kurang, karet wipernya sebaiknya diganti dan jangan lupa memeriksa air pembersihnya. Kaca sepion untuk belakang, untuk samping kiri dan samping kanan harus selalu pada posisi yang baik dan bersih sehingga pandangannya jelas. Sedangkan plat tanda nomor adalah identitas kendaraan, dilarang memasang variasi yang menyerupai pelat nomor kendaraan, pelat nomor kendaraan harus terpasang pada tempatnya, harus bersih, utuh tidak bengkok, harus jelas dan harus ada lampu penerangannya untuk malam hari sehingga mudah dibaca. Semua lampu pada kendaraan warnanya sudah diatur sesuai standard tidak boleh diganti warna lain. Lampu utama depan dekat warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi sejauh kurang lebih 50 meter ke depan bagian kiri bisa agak dilebihkan. Sedangkan lampu utama depan jauh warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi kurang lebih sejauh 100 meter kedepan.

Pengemudi kendaraan harus selalu menjaga kenyamanan bagi pihak lain terutama di daerah yang memerlukan ketenangan seperti daerah pemukiman, di lingkungan rumah sakit dan di lingkungan pendidikan, dengan mencegah pencemaran udara dan kebisingan. Apabila melewati jalan yang berkerikil, berdebu atau jalan yang berair, pengemudi harus menjalankan kendaraannya dengan pelan. Sedangkan kendaraan yang mengalami kerusakan pada mesin ataupun kenalpotnya sehingga menimbulkan asap yang berlebihan dan atau menimbulkan kebisingan dilarang dijalankan.

Setiap kendaraan harus terdaftar dan mendapatkan surat kepemilikan kendaraan dan surat tanda nomor kendaraan lengkap dengan pelat tanda nomor kendaraan yang harus dipasang pada setiap kendaraannya. Untuk pemilik kendaraan pribadi, pemilik kendaraan yang dipakai untuk angkutan umum baik

angkutan penumpang maupun angkutan barang, wajib memeriksa kondisi kendaraannya kepada dinas terkait setiap enam bulan sekali dan harus mendapatkan tanda kelayakan jalan yang harus dipasang pada pelat tanda nomor kendaraan yang masih berlaku. Pemilik kendaraan perorangan wajib maupun perusahaan bertanggung jawab terhadap sesuatu yang terjadi atas penggunaan kendaraannya.

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

Pengaturan dan pengawasan lalu lintas adalah bagian dari manajemen lalu lintas/traffic management dengan maksud untuk mengatur dan mengawasi atas gerakan kendaraan dan orang pada jaringan jalan, dengan menggunakan seperangkat peraturan dan perlengkapan penunjangnya serta peralatan bantu, seperti lampu lalu lintas, rambu-rambu, marka jalan dan lain-lain. Sasaran atau tujuan dari pengaturan dan pengawasan ini adalah untuk meningkatkan keselamatan, kelancaran pergerakan/ mobilitas orang dan barang, efisiensi penggunaan ruang dan menciptakan kondisi lingkungan yang baik serta penghematan penggunaan energi. Jadi pengaturan dan pengawasan lalu lintas bukan dimaksudkan untuk memaksakan suatu pembatasan berlalu lintas di jalan raya, tetapi justru untuk memperbaiki dan menjamin, sejauh mungkin agar arus lalu lintas di jalan dapat berjalan dengan lancar, teratur, tertib dan aman/selamat. Monitoring dan pencatatan juga dilakukan di jalan-jalan biasa. Artinya, bukan simpang jalan. Selanjutnya dilakukan tabulasi data dan mempersiapkan analisa data

melalui serangkaian diskusi untuk sampai kepada kesimpulan. Kiranya perlu dilihat pula kemungkinan penggunaan jalan mengingat berbagai jenisnya serta jenis penggunaannya. Mulai dari freeways atau yang lebih dikenal dengan jalan bebas hambatan, meski kini sudah timbul hambatan berupa masyarakat setempat menyeberang sambil memotong jalan, kehadiran binatang piaraan oleh karena rusaknya pagar pembatas, adanya kendaraan parkir di tempat yang terlarang atau dikenal juga sebagai jalan tol. Jalan ini biasanya menetapkan pembatasan untuk jenis-jenis kendaraan tertentu. Pada jalan ini biasanya didapati pula ketentuan tentang kelajuan atau kecepatan maksimal dan minimal bagi kendaraan yang melintas. Sayang, dipatuhi dan tidaknya ketentuan tersebut masih sulit dipantau. Adegan di simpang jalan ternyata juga beragam. Meski ada papan peringatan dari pihak kepolisian atau sponsor yang mengingatkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas dengan berhenti ketika lampu lalu lintas menyala merah, namun pelanggaran cukup mencemaskan. Adakalanya lampu mati sebagian. Akibatnya, pengemudi yang kebagian lampu mati, menunggu pengguna jalan lain berhenti, baru berjalan. Bahayanya kalau tak sabar menanti, kecelakaan tak terhindarkan. Mengendarai kendaraan dengan baik-baik, patuh pada tanda-tanda dan atau rambu lalu lintas, kecepatan sedang, berada di lajur kiri, ternyata tak menjamin keamanan dan keselamatan. Kendaraan besar, bus, truck dan kontainer, cenderung tidak mempedulikan kendaraan yang kecil-kecil. Akibatnya, banyak kendaraan yang harus dan terpaksa mengalah meskipun ia berada pada posisi yang benar. Mendahului dari sebelah kiri sangat banyak dilakukan oleh sepeda motor. Repotnya, sepeda motor sedemikian selain mendahului dari sebelah kiri dengan kecepatan tinggi, langsung memotong jalan dari kendaraan lain, untuk mendahului dari sebelah kiri lagi pada kendaraan di depan. Nyaris bagaikan akrobat yang berjalan zig-zag.

Dalam catatan kepolisian, kecelakaan yang menyebabkan kematian disebabkan oleh kelalaian manusia. Bukan oleh karena kondisi kendaraan maupun kondisi jalan. Mendahului kendaraan lain tanpa memperhitungkan

kemungkinan datangnya kendaraan dari depan merupakan kasus tertinggi. Penyebab berikut, karena mengemudi dalam keadaan mengantuk. Kasus berikut adalah menabrak kendaraan yang berhenti di pinggir jalan. Kendaraan yang berhenti itu pun memang tidak memberikan tanda-tanda yang diwajibkan.

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. Sedang penyebab pada kendaraan, muatan berlebihan dalam berat maupun ukuran ban aus, sistem rem rusak, lampu depan atau belakang tidak hidup dan lain-lain.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

1. 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.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan

Hukum Lalu Lintas Masyarakat.

- 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.

**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 Selekt 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 Good 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.

**Sumber lain ;**

KUHP

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

<http://www.honda-tiger.or.id>, Kolom News.18 Februari 2014

<http://fandimin.blogspot.com>. *Diakses 9 Mei tahun 2013*-penyebab-mobil mengalami-kecelakaan.