

Article

Tinjauan Yuridis Penerapan Sanksi Pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Nirmala Sari¹, Khaidir Saleh²

^{1,2}. Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Muara Bungo

Correspondence Author: nirmalasari123@gmail.com

Abstract: *Traffic accidents are a crime that must be eradicated in order to reduce the death rate for victims. The density of public transport is in line with the prevalence of traffic accidents by public transport drivers. In 2020 the number of victims due to traffic accidents was 8,558 and more than 2000 victims died. The problem in this study is how the factors that cause traffic accidents committed by public transport drivers and the obstacles faced by the police in handling cases of traffic accidents that result in death, what form of criminal liability can be given to public transport drivers who commit accidents traffic accidents resulting in death, as well as the efforts made in dealing with traffic accidents resulting in death by public transport drivers. The research method in writing this scientific paper uses normative and empirical research methods. The author also conducts library research and field research. The factors that cause traffic accidents by public transport drivers according to the Traffic Unit include human problems and the vehicle factor. The obstacles faced by the traffic police in handling cases of traffic accidents that resulted in death include incidents or events that occur when the Traffic Traffic Police is not in place, the lack of personnel who can go to the field. The form of criminal liability that can be given to public transport drivers who commit criminal acts of traffic accidents resulting in death can be seen in the Criminal Code as a general rule and Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. In the Criminal Code, it is contained in Article 359. In the Road Traffic and Transportation Law, it is regulated in Article 310 paragraph (4). The steps that have been taken by the police in dealing with traffic accidents are such as conducting counseling to schools (SMA) and remote areas, making advertisements/banners about the importance of being careful when driving and socializing the public about the importance of driving regulations.*

Keywords: *Criminal Sanctions, Traffic Accidents, Casualties*

Abstrak: Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu tindak pidana yang harus diberantas demi mengurangi angka kematian pada korban. Padatnya angkutan umum sejalan dengan maraknya terjadi kecelakaan lalu lintas oleh supir angkutan umum tersebut. Pada tahun 2020 jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas adalah sebanyak 8.558 dan sebanyak 2000 korban lebih yang meninggal dunia. Permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimana faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum serta hambatan yang dihadapi oleh kepolisian dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat diberikan kepada pengemudi angkutan umum yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, serta upaya yang dilakukan dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian oleh pengemudi angkutan umum. Metode penelitian dalam penulisan karya ilmiah ini menggunakan metode penelitian normatif dan empiris. Penulis juga melakukan studi kepustakaan (library research) dan studi lapangan (field

research). Faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas oleh pengemudi angkutan umum menurut pihak Satuan Lalu Lintas diantaranya yaitu masalah manusianya dan adanya Faktor kendaraan. Hambatan yang dihadapi oleh kepolisian satuan lalu lintas dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian diantaranya kejadian atau peristiwa terjadi ketika Polisi Satlantas tidak berada ditempat, kurangnya personil yang dapat turun ke lapangan. Bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat diberikan kepada pengemudi angkutan umum yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dapat dilihat dalam KUHP sebagai aturan umum dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam KUHP, terdapat pada Pasal 359. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam Pasal 310 ayat (4). Langkah langkah yang pernah dilakukan oleh pihak kepolisian dalam mengatasi kecelakaan lalu lintas adalah seperti melakukan Penyuluhan-Penyuluhan ke sekolah sekolah (SMA) serta ke pelosok-pelosok daerah, membuat iklan/ spanduk mengenai pentingnya berhati-hati dalam berkendara serta sosialisasi kemasyarakatan tentang pentingnya peraturan berkendara.

Kata Kunci: Sanksi Pidana, Kecelakaan Lalu Lintas, Korban jiwa.

This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY SA) License (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>).

Jurnal Politik dan Pemerintahan Daerah ISSN 2686-2271
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muara Bungo
Jl. Diponegoro No. 27, Muara Bungo-Jambi, (0747) 323310

PENDAHULUAN

Masyarakat yang modern atau pra modern ada kecenderungan untuk merumuskan kaidah-kaidah hukum di dalam suatu dokumen tertulis yang resmi. Dokumen-dokumen tertulis resmi tersebut, biasanya disebut perundang-undangan, yang berisikan peraturan-peraturan yang mempunyai tingkatan tertentu. Tujuan utamanya adalah agar ada kepastian hukum, keseragaman hukum serta kesederhanaan hukum. Kalau kaedah-kaedah hukum yang menyangkut bidang-bidang tertentu dibukukan secara tuntas, maka hal itu dinamakan kodifikasi (Sudarto, 1990)

Khusus perkembangan teknologi transportasi, sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Dari berbagai macam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, transportasi daratlah yang cukup dominan. Hal ini ditandai dengan jumlahnya yang relatif lebih banyak bila dibandingkan dengan alat transportasi yang lain, mulai dari kendaraan tanpa motor seperti sepeda, sampai kendaraan yang bermotor canggih. Kesemuanya tersebut tidak lain tujuannya adalah untuk mendukung mobilitas orang serta barang guna memperlancar proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan yang semakin tinggi menyebabkan semakin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam maupun ke luar kota. Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang angkutan. Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam melaksanakan aktivitasnya. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa angkutan ini yaitu dengan penyediaan pelayanan angkutan kota. Mengingat

bahwa pelayanan angkutan kota merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi terutama untuk kota-kota besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi (Rahma et al., 2013).

Dinas Perhubungan mempunyai peranan penting sebagai Dinas yang menangani bidang transportasi secara umum termasuk mengatur dan menetapkan syarat kendaraan angkutan umum yang layak jalan atau beroperasi sesuai dengan Peraturan Daerah nomor 9 tahun 2016 tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Meski banyak dari masyarakat yang mengeluhkan tentang buruknya pelayanan angkutan kota dan efeknya terhadap lalu lintas, Dinas Perhubungan tidak dapat melakukan banyak tindakan. Hal ini disebabkan jangka wewenang mereka hanyalah sebatas penyedia fasilitas dan pengawas.

Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat dinegara kita, perlu diatur mengenai bagaimana dapat dijamin lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Peningkatan frekuensi pemakai jalan khususnya kendaraan roda empat untuk berbagai keperluan pribadi atau umum secara tidak langsung bisa meningkatkan frekuensi kecelakaan lalu lintas. Perkembangan teknologi transportasi yang meningkat pesat, telah meningkatkan kecelakaan lalu lintas. Disatu sisi menyebabkan daya jangkau dan daya jelajah transportasi semakin luas, disisi lain menjadi penyebab kematian yang sangat serius dalam beberapa dekade terakhir. Sering kali masyarakat memandang bahwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian, kesalahannya selalu pada pengemudi kendaraan yang bersangkutan. Sedangkan menurut teori hukum yang berlaku bahwa kesalahan seseorang dilihat dari faktor kejadian yang sebenarnya, faktor apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini dapat diungkapkan dari kronologis kejadian serta saksi mata yang melihat terjadinya kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas umumnya tidak terjadi akibat penyebab tunggal. Terdapat sejumlah hal yang secara simultan dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. beberapa di antaranya dapat didaftar berikut ini:

- a. Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat-obatan
- b. Mengemudi secara ceroboh
- c. Sakit atau lelah
- d. Mengemudi tanpa surat izin Mengemudi yang sah
- e. Pandangan terhalang
- f. Kerusakan bagian dari kendaraan
- g. Kehilangan kendali akibat pergeseran muatan atau tekanan angin Keadaan lingkungan juga seringkali mempengaruhi jenis dan tingkat parah kecelakaan.

Berikut berbagai keadaan lingkungan yang mungkin menjadi pengaruh atau penyebab kecelakaan:

- a. Cuaca (cerah, berawan, hujan, berkabut, bersalju)
- b. Pencahayaan (terang, gelap, berdebu, lampu jalan)
- c. Permukaan jalan(kering, basah, bersalju, ber-es) Waktu berkendara sangat berpengaruh dalam jenis,tingkat parah korban dan faktor-faktor yang berkontribusi dalam menyebabkan kecelakaan.
- d. Kecelakaan yang terjadi pada malam hari saat arus lalu lintas relatif rendah, sangat mungkin merupakan kecelakaan tunggal yang disebabkan lelah atau mengantuknya pengemudi (Rahma et al., 2013).

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang tidak diharapkan yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor pada satu ruas jalan dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa. Sebagaimana dipahami,bahwa lalu-lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum yang telah diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Bahwa lalu-lintas dan

angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu-lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. Oleh karena itu dalam penyelenggaraan lalu-lintas ada 4 (empat) faktor utama yang harus diperhatikan, yaitu (Rabiman & Handoyono, 2019):

1. Keamanan lalu-lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan Hukum, dan/atau rasa takut dalam lalu-lintas.
2. Keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama lalu-lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
3. Ketertiban lalu-lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan lalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
4. Kelancaran lalu-lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan lalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur mengenai sanksi bagi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Adapun sanksi tersebut diatur dalam Pasal 310, menurut Pasal 310 ayat (1), (2), (3), (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- 4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)., pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas ringan, diancam pidana penjara maksimal 6 bulan, jika mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sedang, diancam pidana penjara maksimal 1 tahun, dan jika mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berat, ancaman pidananya mencapai maksimal 5 tahun penjara, bahkan jika korbannya meninggal ancaman pidananya 6 tahun penjara (*Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009*).

Pasal 311 undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan juga memberikan sanksi kepada pelaku tindak pidana yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang maka dapat dipidana dengan

pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak 3 juta rupiah, jika kecelakaan lalu lintas tersebut mengakibatkan kerusakan kendaraan dan atau barang maka dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan denda paling banyak 4 juta. Jika kecelakaan tersebut menyebabkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan atau barang maka dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 tahun dan denda paling banyak 8 juta. Jika menyebabkan korban luka berat maka dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun dan denda paling banyak 20 juta dan jika menyebabkan orang lain meninggal dunia maka pidana penjara paling lama 12 tahun dan denda paling banyak 24 juta (*Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, 2009).

Dari tahun ke tahun jumlah kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan orang dan terus meningkat dengan jumlah korban terdiri dari korban luka – luka, cacat tetap dan Ada yang mendapatkan biaya ambulance dan biaya bantuan P3K, dan bahkan meninggal dunia.

Pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi tersebut tidak serta merta akibat dari supir yang mengendarainya, ada beberapa faktor lain yang menjadi penyebabnya, antara lain dapat disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kekurangan hati-hatian, dan kejenuhan yang dialami pengemudi, adanya faktor jalan, faktor orang sekitar, maupun faktor kendaraannya sendiri. Tidak berlebihan semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum disebabkan oleh faktor pengemudi, pejalan kaki, kendaraan, sarana dan prasarana, petugas/ Penegak Hukum dalam lalu lintas jalan. Faktor kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi dikarenakan human error (faktor manusia) (Evalisa Siregar, 2020).

Manusia sering merasa tidak pantas untuk menilai secara finansial harga sebuah nyawa. Namun, dalam proyek-proyek peningkatan keselamatan lalu lintas hampir selalu dibutuhkan kuantifikasi biaya yang ditimbulkan akibat kecelakaan untuk dapat diperkirakan penghematannya bila proyek keselamatan lalu lintas tersebut diwujudkan. Biasanya biaya kecelakaan dihitung berdasarkan potensi finansial yang hilang akibat kematian/ luka/ kerusakan yang timbul. Misal seseorang yang meninggal karena kecelakaan pada usia 30 tahun dan dianggap masih produktif secara finansial hingga usia 55 tahun maka potensi pendapatan selama 25 tahun yang hilang karena kematiannya dianggap sebagai biaya kecelakaan fatal tersebut. Hal yang kurang lebih sama dapat diberlakukan untuk memperkirakan biaya kecelakaan akibat cacat tetap. Misalnya kehilangan anggota badan tertentu (Evalisa Siregar, 2020).

Dengan memperhatikan hal tersebut diatas, maka peneliti perlu mengetahui bagaimanakah langkah serta upaya yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas serta apakah ketentuan perundang-undangan yang berlaku saat ini cukup memberikan nilai keadilan bagi masyarakat karena hal ini berkaitan dengan permasalahan seputar pertanggungjawaban pengemudi angkutan umum dalam suatu kecelakaan lalu lintas, yang dapat disebabkan oleh kelalaian seorang pengemudi, maupun adanya faktor lain yang berperan dari pada faktor kelalaian itu sendiri seperti faktor kesengajaan. Hal ini penting untuk diketahui apa saja faktor dan bagaimana cara menanggulangnya. Sebab, kebutuhan angkutan umum bagi masyarakat perkotaan tak ubahnya seperti kebutuhan untuk air minum, listrik dan pelayanan masyarakat lainnya, tanpa angkutan umum bisa dikatakan kehidupan sosial ekonomi di suatu wilayah atau daerah akan macet (Siswoyo, 2008).

Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Istilah tindak pidana sebagai terjemahan strafbaar feit atau perbuatan yang dilarang adalah diperkenalkan oleh pihak pemerintah Departemen Kehakiman. Istilah ini banyak dipergunakan dalam undang-undang tindak pidana khusus, misalnya: Undang-undang Tindak

Pidana Korupsi, Undang-undang Tindak Pidana Narkotika, dan Undang-undang mengenai Pornografi yang mengatur secara khusus Tindak Pidana Pornografi (Teguh Prasetyo, 2012).

Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak akan kita temui definisi terhadap Tindak Pidana. Adami Chazawi telah menerjemahkan istilah *Strafbaar Feit*, yaitu secara sederhana dapat dijelaskan bahwa tindak pidana adalah perbuatan yang pelakunya harus dipidana (Chazawi, 2002).

Beberapa pendapat ahli mengenai pengertian tindak pidana, antara lain (Maramis, 2013):

- a. Menurut Wirjono Prodjodikoro, tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana.
- b. Menurut D. Simons, tindak pidana (*strafbaar feit*) adalah kelakuan (*handeling*) yang diancam dengan pidana yang bersifat melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggung jawab (*eene strafbaar gestlde*). "*onrechtmatige, met schuld in verband staande handeling van een toerekeningsvatbaar person*")
- c. Moeljatno merupakan ahli hukum pidana yang menggunakan istilah "perbuatan pidana". Menurut Moeljatno (1993) perbuatan pidana hanya mencakup perbuatan saja, sebagaimana dikatakan bahwa perbuatan pidananya menunjuk kepada sifatnya perbuatan saja, yaitu sifat yang dilarang dengan ancaman pidana kalau dilanggar".
- d. Vos adalah salah satu diantara para ahli yang merumuskan tindak pidana secara singkat, yaitu suatu kelakuan manusia yang oleh peraturan perundang-undangan diberi pidana. Jadi suatu kelakuan manusia yang pada umumnya dilarang dan diancam dengan pidana (Wiyanto, 2012).

Bertolak dari pendapat para ahli tersebut diatas, maka dapat disimpulkan apa yang dimaksud dengan tindak pidana atau *strafbaar feit*, yaitu suatu rumusan yang memuat unsur-unsur tertentu yang menimbulkan dapat dipidananya seseorang atas perbuatannya yang telah ditentukan oleh peraturan perundangundangan pidana. Unsur-unsur tindak pidana tersebut dapat berupa perbuatan yang sifatnya aktif maupun perbuatan yang bersifat pasif atau tidak berbuat sebagaimana yang diharuskan oleh undang-undang, yang dilakukan oleh seseorang dengan kesalahan, yang bertentangan dengan hukum pidana, dan orang itu dapat dipertanggungjawabkan karena perbuatannya. Disamping itu, perlu diperhatikan pula mengenai waktu dan tempat terjadinya suatu tindak pidana sebagai syarat mutlak yang harus diperhatikan oleh penuntut umum dalam surat dakwaannya, rasionnya untuk kepastian hukum bagi pencari keadilan (Wiyanto, 2012).

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Untuk mengenakan pidana itu harus dipenuhi syarat-syarat tertentu. Syarat-syarat tertentu ini lazimnya disebut dengan unsur-unsur tindak pidana. Jadi seseorang dapat dikenakan pidana apabila perbuatan yang dilakukan memenuhi syarat-syarat tindak pidana (*strafbaarfeit*). Menurut Lamintang, bahwa setiap tindak pidana dalam KUHP pada umumnya dapat dijabarkan unsur-unsurnya menjadi dua macam, yaitu unsur-unsur subyektif dan obyektif. Yang dimaksud dengan unsur-unsur "subyektif" adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Sedangkan yang dimaksud dengan unsur "obyektif" itu adalah unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu keadaan-keadaan di mana

tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan (Lamintang, 2008). Unsur-unsur subyektif dari suatu tindak pidana itu adalah:

- a. Kesengajaan atau ketidaksengajaan (*culpa/dolus*);
- b. Maksud atau *voornemen* pada suatu percobaan atau *pogging* seperti dimaksud dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
- c. Macam-macam maksud atau oogmerk seperti yang terdapat misalnya di dalam kejahatan – kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, pemalsuan dan lain-lain;
- d. Merencanakan terlebih dahulu atau *voorbedachte raad* seperti misalnya terdapat di dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP;
- e. Perasaan takut atau stress seperti yang antara lain terdapat di dalam rumusan tindak pidana menurut Pasal 308 KUHP.

Menurut Leden Marpaung (2005) dalam bukunya Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana, membedakan 2 macam unsur yaitu:

- a. Unsur subyektif adalah unsur-unsur yang melekat pada si pelaku tindak pidana dalam hal ini termasuk juga sesuatu yang terkandung di dalam hatinya.
- b. Unsur Obyektif adalah unsur yang ada hubungan dengan keadaan tertentu dimana keadaan-keadaan tersebut sesuatu perbuatan telah dilakukan (Marpaung, 2005). Sudartono berpendapat bahwa pembentukan undang-undang sudah tepat dalam pemakaian istilah tindak pidana, dan beliau lebih condong memakai istilah tindak pidana seperti yang telah dilakukan oleh pembentuk undangundang. Pendapat Sudartono diikuti oleh Teguh Prasetyo karena pembentukan undang-undang sekarang selalu menggunakan istilah tindak pidana sehingga istilah tindak pidana itu sudah mempunyai pengertian yang dipahami oleh masyarakat. Oleh karena itu, setelah melihat berbagai definisi diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang disebut dengan tindak pidana adalah perbuatan yang diatur oleh hukum, dilarang dan diancam dengan pidana, dimana pengertian perbuatan disini selain perbuatannya yang bersifat aktif (melakukan sesuatu yang sebenarnya dilarang oleh hukum) juga perbuatannya yang bersifat pasif (tidak berbuat sesuatu yang sebenarnya diharuskan oleh hukum) (Teguh Prasetyo, 2012).

Dengan demikian, unsur-unsur dari suatu tindak pidana adalah :

- a. Sifat melanggar hukum;
Yaitu perbuatan-perbuatan yang bersifat melawan hukum atau perbuatan-perbuatan yang dilarang dan diancam pidana.
- b. Kualitas si pelaku;
Misalnya keadaan sebagai pegawai negeri di dalam kejahatan jabatan menurut Pasal 415 KUHP atau keadaan sebagai pengurus atau komisaris dari suatu perseroan terbatas di dalam kejahatan menurut Pasal 398 KUHP.
- c. Kausalitas,
Yakni hubungan antara sesuatu tindakan sebagai penyebab dengan sesuatu kenyataan sebagai akibat (Teguh Prasetyo, 2012).

Unsur-unsur tindak pidana menurut Simons adalah :

- 1) Perbuatan manusia (positif atau negatif, berbuat atau tidak berbuat atau membiarkan);
- 2) Diancam dengan pidana (*strafbaar gesteld*);
- 3) Melawan hukum (*onrechtmatig*);
- 4) Dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verband staad*);
- 5) Oleh orang yang mampu bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaar persoon*) (Sudarto, 1990).

Dari unsur-unsur tindak pidana tersebut Simons membedakan adanya unsur obyektif dan unsur subyektif dari *strafbaarfeit* adalah :

- 1) Perbuatan orang;
- 2) Akibat yang kelihatan dari perbuatan itu;
- 3) Mungkin ada keadaan tertentu yang menyertai perbuatan-perbuatan itu Seperti dalam Pasal 281 KUHP sifat "openbaar" atau "dimuka umum".

Selanjutnya unsur subyektif dari *strafbaarfeit* adalah:

- 1) Orangnyanya mampu bertanggung jawab;
- 2) Adanya kesalahan (dolus atau culpa). Perbuatan harus dilakukan dari perbuatan atau dengan keadaan-keadaan mana perbuatan itu dilakukan.

Moeljatno (1993), memberikan arti tentang *strafbaarfeit*, yaitu sebagai perbuatan yang diancam dengan pidana, barangsiapa melanggar larangan tersebut. Untuk adanya perbuatan pidana harus ada unsur-unsur :

- 1) Perbuatan (manusia);
- 2) Yang memenuhi rumusan dalam undang-undang (ini merupakan syarat formil) dan;
- 3) Syarat formil itu harus ada karena keberadaan asas legalitas yang tersimpul dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP.

Pada umumnya, teori pemidanaan dapat dikelompokkan dalam 3 golongan besar yaitu : (Zulyadi, 2020)

1. Teori Absolut atau teori pembalasan (*vergeldings theorien*)
Menurut teori ini pidana dijatuhkan karena orang telah menjatuhkan kejahatan. Pidana sebagai akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan. Inti dari teori ini menjelaskan bahwa sanksi pidana dijatuhkan, semata-mata karena si pelaku telah melakukan kejahatan atau tindak pidana. Jadi hakekat dari pemidanaan hanya pembalasan diperkuat adagium, hutang nyawa dibayar nyawa (Zulyadi, 2020).
2. Teori relatif atau teori tujuan (*doel theorien*) Teori relatif atau teori tujuan disebut juga teori utilitarian, lahir sebagai reaksi terhadap teori absolut. Secara garis besar, tujuan pidana menurut teori relative bukan sekedar pembalasan, akan tetapi untuk mewujudkan ketertiban di dalam masyarakat. Tujuan pokok adalah untuk mempertahankan ketertiban masyarakat, untuk memperbaiki kerugian yang diderita oleh masyarakat sebagai akibat dari terjadinya kejahatan, untuk memperbaiki si penjahat, untuk membinasakan si penjahat dan untuk mencegah kejahatan. Inti dari teori relatif ini menjelaskan bahwa dasar pidana itu alat untuk menegakkan tata tertib (hukum) dalam masyarakat. Karena itu pemidanaan bukan sebagai pembalasan atas kesalahan pelaku, tetapi instrument untuk mencapai ketenteraman dan keterbitan masyarakat. Sanksi ditekankan pada tujuannya, yakni untuk mencegah agar orang tidak melakukan kejahatan, bukan bertujuan untuk pemuasan absolut atas keadilan (Moeljatno, 1993).
3. Teori gabungan (*verenigings theorien*) Menurut teori gabungan bahwa tujuan pidana itu selain membalas kesalahan penjahat juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat, dengan mewujudkan ketertiban. Teori ini menggunakan teori absolut dan teori relative sebagai dasar pemidanaan, dengan mempertimbangkan bahwa kedua teori tersebut memiliki kelemahan-kelemahan.

Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas Dan Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu lintas

Berdasarkan Paduan Praktis Berlalu Lintas (2009), Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Sementara menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah (Poerwadarminta W.J.S, 1999):

1. Perjalanan bolak-balik.
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya.
3. Perhubungan antara sebuah tempat.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang memiliki kaitannya dalam menggunakan sarana di ruang lalu lintas jalan sebagai suatu sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Pengertian dan definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

2. Kecelakaan lalu-lintas

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 24, Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu-lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban). Kecelakaan lalu lintas juga merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.

3. Upaya Keselamatan Lalu Lintas

Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara pengguna jalan dan aparaturnegara yang berkompeten terhadap penanganan jalan raya baik yang bertanggung jawab terhadap pengadaan dan pemeliharaan infra dan supra struktur, sarana dan prasarana jalan maupun pengaturan dan penegakkan hukumnya. Hal ini bertujuan untuk tetap terpelihara serta terjaganya situasi jalan raya yang terarah dan nyaman. Sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan suatu hal yang paling penting guna terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, sesuai dengan sistem perpolisian modern menempatkan masyarakat sebagai subjek dalam menjaga keselamatan pribadinya akan berdampak terhadap keselamatan maupun keteraturan bagi pengguna jalan lainnya. Pencegahan kecelakaan lalu lintas sesungguhnya telah merupakan telaah dari Pasal 226 UU LLAJ berikut ini Upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas dilaksanakan melalui:

- a. Partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. Pemberdayaan masyarakat;
- c. Penegakan hukum; dan
- d. Kemitraan global

Upaya tersebut dilakukan dengan pola penahapan (Pola penahapan yang dimaksud adalah bahwa upaya pencegahan yang dilakukan dengan cara bertahap, yaitu tahapan jangka

pendek, jangka menengah dan jangka panjang) yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang dimana penyusunan program pencegahan kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kesimpulan

1. Bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat diberikan kepada pengemudi angkutan umum yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dapat dilihat dalam KUHP sebagai aturan umum dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam KUHP, terdapat pada Pasal 359. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam Pasal 310 ayat (4), yang menyatakan secara tegas kecelakaan 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), kemudian pada pasal 311 (5) yang menyatakan bahwa setiap orang dengan sengaja mengemudikan kendaraannya bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang menyebabkan orang lain meninggal dunia maka pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
2. Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kematian Yang dilakukan pengemudi angkutan umum dari pihak Satuan Lalu Lintas dengan berbagai cara adapun langkah langkah yang pernah dilakukan oleh pihak kepolisian dalam mengatasi kecelakaan lalulintas adalah seperti membuat iklan/spanduk mengenai pentingnya berhati-hati dalam berkendara serta sosialisasi kemasyarakat tentang pentingnya peraturan berkendara dan Memeriksa kelengkapan-kelengkapan izin setiap trayek dan izin mengemudi bagi para pengemudi angkutan umum.

Saran

1. Bagi pemerintah terkait hendaknya lebih memperketat syarat untuk menjadi pengemudi angkutan umum, seperti adanya sertifikat kelayakan pengemudi, adanya cek kesehatan pengemudi secara berkala serta cek kendaraan secara berkala.
2. Bagi masyarakat pengguna jalan raya, lebih memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, karena sebagian besar terjadinya kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas dan pengemudi dalam berkendara supaya berkonsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya. Sebab kecelakaan baik yang menyebabkan luka-luka hingga kematian, pelaku akan mendapatkan sanksi pidana sesuai aturan yang berlaku.
3. Hendaknya pihak kepolisian selaku aparat penegak hukum sebaiknya meningkatkan sosialisasi kepada seluruh masyarakat tentang tata cara berlalu-lintas yang baik dan benar. Serta memberikan pemahaman berlalu-lintas sejak dini dan untuk mendapatkan perhatian lebih dari masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu-lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Chazawi, A. (2002). *Pelajaran hukum pidana*. Raja Grafindo Persada.
- Direktorat Lalu Lintas POLRI. (2009). *Panduan praktis berlalu lintas*.
- Evalisa Siregar. (2020, March 16). *Jasa Raharja: Jumlah kecelakaan lalu lintas di Sumut meningkat*.
- Lamintang, P. A. F. (2008). *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*. PT.Citra Aditya Bakti.
- Maramis, F. (2013). *Hukum Pidana Umum Dan Tertulis di Indonesia*. Rajawali Pers.
- Marpaung, L. (2005). *Asas-teori-praktik hukum pidana*. Sinar Grafika.

- Moeljatno. (1993). *Asas-asas hukum pidana* . Rineka Cipta .
- Poerwadarminta W.J.S. (1999). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka.
- Rabiman, R., & Handoyono, N. A. (2019). Kesadaran Berlalu Lintas Mahasiswa Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa Yogyakarta. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif*, 1(2), 27–44. <https://doi.org/10.21831/jpvo.v1i2.24029>
- Rahma, N., Saleh Soeaidy, M., & Hadi, M. (2013). Peranan Dinas Perhubungan dalam Meningkatkan Pelayanan Masyarakat di Bidang Angkutan Kota (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang). *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*, 1(7), 1296–1304. <http://administrasipublik.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jap/article/view/204>
- Siswoyo, M. P. (2008). *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum*. 10(2), 171–180. <https://journal.unnes.ac.id/nju/index.php/jtsp/article/view/6959>
- Sudarto. (1990). *Hukum Pidana 1 A - 1B*. Fakultas Hukum.
- Teguh Prasetyo. (2012). *Hukum Pidana*. Rajawali Pers.
- Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. (2009).
- Wiyanto, R. (2012). *Asas-asas hukum pidana Indonesia*. CV, Mandar Maju.
- Zulyadi, R. (2020). *Kerangka Teori Dalam Penelitian Hukum*. Enam Media.