# BAB I

# PENDAHULUAN

## A.   Latar Belakang Masalah

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitaspenyelenggaraan Negara. Karena itu berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang Undang lama Nomor 14 Tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait(stakeholders) sebagai berikut :[[1]](#footnote-1)

* 1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
  2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
  4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
  5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, 0perasional, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintasdan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Penajaman asas dan tujuan UU No. 22 Tahun 2009 juga diformulasikan, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Karena itu aspek keamanan mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[[2]](#footnote-2)

Dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan. Sehubungan dengan itu, maka untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang sangat tinggi setiap tahunnya, upaya ke depan yang diarahkan oleh undang-undang ini adalah pada penanggulangan secara komprehensif upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.[[3]](#footnote-3) Sedangkan untuk menangani masalah Lalu Lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global.Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[[4]](#footnote-4)

Dalam Undang-Undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas.Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan.Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat.Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat. Selain sanksi pidana, dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda.Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan system penghargaan dan hukuman (*reward and punishment*) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi.[[5]](#footnote-5)

Hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan aturan hukum yang berlaku di suatu negara yang mengadakan dasar-dasar dan aturan untuk menentukan 3 (tiga) hal yaitu: Perbuatan yang dilarang atau tidak boleh dilakukan disertai sanksi pidana bagi yang melanggar (*criminal act*). Kapan dan dalam hal apa kepada yang melanggar dapat dikenai sanksi pidana (criminal *responsibility*). Serta bagaimana sanksi pidana yang diancam dapat ditetapkan pada yang melanggar (*criminal proscedure*).

Dalam menjelaskan perbuatan pidana istilah tersebut tidak termasuk pertanggungjawaban pidana. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya suatu perbuatan. Sehingga, orang yang melakukan perbuatannya yang diancam pidana akan di telisik lebih jauh apakah perbuatan tersebut mempunyai kesalahan. Hal tersebut jelas bertolak dari asas yang berlaku dalam hukum pidana yakni *Geen straf zonder schuld*; *Actus non facit* reum nisi mens sisi rea, yang berarti tiada suatu pidana tanpa adanya kesalahan. Adapun dalam pertanggungjawaban pidana seseorang dapat dipidana apabila terpenuhinya unsur-unsur kesalahan yaitu: adanya kemampuan bertanggungjawab pada si pembuat (keadaan jiwa pembuat harus normal), adanya hubungan batin antara pembuat dengan perbuatannya berupa kesengajaan atau kealpaan, dan tidak adanya alasan peghapus kesalahan atau alasan pemaaf. Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana berlaku bagi semua orang kecuali alasan pemaaf dan alasan pembenar.[[6]](#footnote-6)

Dalam hal pertanggungjawaban, perbuatan pidana dibagi menjadi dua yakni kesengajaan dan kealpaan. Menurut Memorie van Toelichting, makna kata “dengan sengaja” (opzettlijk) dimana kata ini banyak terdapat dalam pasal pasal Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) adalah sama dengan “willens en wetens” (dikehendaki dan diketahui).

Di Indonesia terkhusus didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) memuat beberapa delik kealpaan yang salah satunya yang ada pada Pasal 359 KUHP yang berbunyi “Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”. Secara garis besar, kesengajaan dan kealpaan membawa konsekuensi yang berbeda terhadap penjatuhan sanksi pidananya. Kealpaan pada umumnya memiliki sanksi pidana yang lebih ringan dari kesengajaan, karena dalam kealpaan tidak ada sikap batin jahat (mens rea) atau kesalahan yang mutlak.

Penerapan sanksi pidana oleh hakim terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian menjadi sebuah kontroversi yang mendalam dalam analisis hukum. Kecelakaan lalu lintas yang merenggut nyawa seringkali menjadi kasus yang memilukan di masyarakat, menyisakan duka mendalam bagi keluarga korban. Namun, ketika menimbang sanksi yang seharusnya diberikan, hakim harus mempertimbangkan berbagai aspek yang kompleks.[[7]](#footnote-7)

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan yang sangat serius di dunia yang menyebabkan kematian dan berada pada peringkat 9 dunia. Indonesia menempati peringkat ke 5 di dunia sebagai negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi. Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi geometrik jalan, kelaikan kendaraan, dan kondisi lingkungan sekitar. Berdasarkan data Korlantas Polri 2011-2013, faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas terutama akibat tidak tertib sebanyak 27.035 kasus, akibat lengah 21.073 kasus, dan melebihi batas kecepatan 9.278 kasus. Di satu sisi, sanksi pidana haruslah mencerminkan keadilan bagi korban, memberikan efek jera terhadap pelaku, dan berfungsi sebagai deterrent bagi pelanggar lainnya. Namun, di sisi lain, terdapat pertimbangan mengenai faktor-faktor lain yang mungkin memengaruhi kecelakaan tersebut, seperti kondisi jalan, faktor lingkungan, atau bahkan kondisi kesehatan pelaku saat kejadian. Hal ini menimbulkan perdebatan tentang sejauh mana sanksi pidana seharusnya diterapkan, apakah sebagai bentuk pembalasan semata atau juga sebagai sarana untuk mendidik dan mencegah kejadian serupa di masa depan. Kesulitan ini diperumit dengan adanya perbedaan pandangan di masyarakat mengenai hukuman pidana, di mana beberapa pihak mendukung penerapan sanksi yang tegas, sementara yang lain menganggap bahwa pendekatan rehabilitasi dan pendidikan lebih efektif dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas yang tragis ini. [[8]](#footnote-8)

Dengan demikian, analisis hukum mengenai penerapan sanksi pidana oleh hakim terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas yang fatal merupakan sebuah isu yang memerlukan keseimbangan antara keadilan, kepentingan masyarakat, dan prinsip-prinsip hukum yang berlaku.

Dalam Penerapan Pasal 310 ayat (4) yakni dalam prakteknya dapat pula ditemukan pada Putusan Nomor 2524/Pid.Sus/2018/Pn.Mdn yang didalamnya menerangkan Fais Faturrahman sebagai terdakwa yang merupakan seorang supir Mopen (Motor Penumpang) atau Angkutan Umum karena kelalaiannya atau kurang hati hatinya dengan berusaha mendahului Avanza didepannya melalui jaluh kiri sehingga menabrak Rudi Aguswar yang pada saat mengendarai sepeda motor Honda Revo warna Hitam BK 3644 AUG dan datang dari arah yang sama dengan terdakwa yang kemudian meninggal dunia.

Sanksi pidana pada Pasal 310 terkhusus Pasal 310 ayat 4 UndangUndang Lalu Lintas mengenai kecelakaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, lebih berat karena sanksinya terdiri dari pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). Sedangkan sanksi pada Pasal 359 KUHP meskipun didalamnya ada sanksi pidana penjara 5 (lima) tahun namun tersebut juga pidana kurungan 1 (satu) tahun. Sehingga memungkinkan hakim memilih pidana yang lebih ringan yakni pidana kurungan. Maka berdasarkan perbandingan dari dua pasal itu, keputusan hakim untuk memilih diantara pasal 359 dan 310 tentu akan berimplikasi pada berat ringannya sanksi pidana yang diterima oleh terdakwa, berdasarkan hal tersebut, ketika kedua pasal ini sama

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut penulis merasa tertarik untuk melakukan suatu penelitian dengan judul Skripsi Skripsi : “Penerapan Sanksi Pidana Oleh Hakim Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian Putusan 1271/Pid.Sus/2022/ Polresta Deli Serdang”.

## B. Rumusan Masalah

Dari penjelasan serta uraian-uraian yang telah penulis kemukakan pada latar belakang di atas, maka penulis menetapkan permasalahan pokok dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian?
2. Apa faktor-faktor yang menjadi pertimbangan utama bagi hakim dalam menentukan sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, sebagaimana yang diputuskan dalam Putusan 1271/Pid.Sus/2022/PN/Lbp?
3. Bagaimana penerapan Pasal 310 ayat (4) dan Pasal 359 KUHP terkait dengan kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, seperti dalam Putusan 1271/Pid.Sus/2022/PN/Lbp?

## C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk memperoleh gelar sarjana hukum di fakultas hukum Universitas Al-Washliyah Medan
2. Untuk mengetahui pengaturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian
3. Untuk mengetahui apa faktor-faktor yang menjadi pertimbangan utama bagi hakim dalam menentukan sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, sebagaimana yang diputuskan dalam Putusan 1271/Pid.Sus/2022/PN/Lbp
4. Untuk mengetahui bagaimana penerapan Pasal 310 ayat (4) terkait dengan kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, seperti dalam Putusan 1271/Pid.Sus/2022/PN/Lbp

## D. Manfaat Penelitian

Adapun yang menjadi manfaat dalam penelitian penelitian ini Untuk memperoleh gelar sarjana hukum di Fakultas Hukum UMN AW adalah sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis untuk memberikan pemikiran dalam perkembangan ilmu hokum kepada penelitian lebih lanjut, khususnya yang berkaitan dengan penegakan hukum dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi yang menyebabkan korban meninggal dunia.
2. Manfaat praktis.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahan di bidang hukum dalam hal peran kepolisian dalam penyidikan, Hakim, Jaksa terkait penegakan hukum dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi yang menyebabkan korban meninggal dunia.

1. Soerjono Soekanto. 1989. Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1989), halaman 58 [↑](#footnote-ref-1)
2. Muhammad Taufiq Anshari Siregar, “*Upaya Yang Dapat Dilakukan Oleh Korban/Pengguna Jalan Meminta Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Atas Terjadinya Kecelakaan Akibat Jalan Rusak*,” EduTech: Jurnal Ilmu Pendidikan dan Ilmu Sosial 6, no. 1 (2020): 36– 44. [↑](#footnote-ref-2)
3. Dima Kevin Hizkia, “P*enyalahgunaan Penggunaan Lampu Rotator Di Kendaraan Umum Menurut Peraturan UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,*” Lex Et Societatis 6, no. 2 (2018): 48–54. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ismail Ismail, “*Peran Unit Dikyasa Dalam Pelaksanaan Dikmas Lantas Polres Cilacap Untuk Meningkatkan Kesadaran Pelajar Dalam Disiplin Berlalu Lintas*,”Garuda, Jakarta,2013 [↑](#footnote-ref-4)
5. Abubakar Iskandar, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib* (Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996). [↑](#footnote-ref-5)
6. Novia Kusumastuti *Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Angkutan Umum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Luka Dan Meninggal Dun*ia. Volume 3 No. 1 Januari- April 2014 [↑](#footnote-ref-6)
7. Satjipto Rahardjo, Hukum Dan Masyarakat (Bandung:Angkasa, 2000). [↑](#footnote-ref-7)
8. Ryan Manggala Studi Kasus *Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam*. Jurnal Karya Teknik Sipil, Volume 4, Nomor 4, Tahun 2015, Halaman 462 ± 470. Online di: http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkts [↑](#footnote-ref-8)