

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari dinamika kehidupan masyarakat, yang memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan bangsa sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat. Sebagian masyarakat melakukan kegiatan berlalu lintas untuk menuju tempat beraktivitas seperti berangkat ke kantor, ke kampus, ke sekolah, maupun pasar dan lain- lainnya. Bahkan untuk sekelompok masyarakat tertentu kegiatan berlalu lintas dengan menggunakan sarana transportasi, merupakan aktivitas yang sangat pokok dalam kesehariannya. Dari kelompok masyarakat tersebut, apapun perbedaannya adalah sama-sama melakukan aktivitasnya yang bertumpu di jalan sebagai ruang geraknya.

Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia salah satunya Kota Surabaya, sebagai salah satu kota yang tingkat perkembangannya sangat pesat baik dari struktur ekonomi maupun masyarakatnya. Sebagai konsekuensi logis bertumpunya aneka ragam aktivitas masyarakat berlalu lintas di jalan, maka hal tersebut telah menimbulkan berbagai masalah dengan resiko yang berlainan. Semakin tinggi tingkat aktivitas masyarakat di jalan, semakin rumit pula permasalahan yang akan timbul saat berlalu lintas. Kesulitan permasalahan seperti meningkatnya kendaraan di Kota Surabaya, banyaknya pengendara yang melanggar lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas adalah masalah penyebab sebagian besar kecelakaan lalu lintas. Terutama karena faktor manusia sebagai pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Namun dapat juga ditemukan penyebab di luar faktor manusia seperti ban pecah, rem blong, jalan berlubang, dan lain-lain. Perbedaan tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antar pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum di jalan raya. Pemberlakuan tilang terasa belum efektif sampai saat ini sebagai alat dalam menegakkan peraturan perundang-undangan dan sarana dalam meningkatkan disiplin masyarakat pemakai atau pengguna jalan, sehingga angka pelanggaran lalu lintas belum dapat ditekan.

Akibat kecelakaan lalu lintas selain menimbulkan korban jiwa dan harta juga menimbulkan kerugian secara *financial/materiil*, seperti jumlah kerugian yang di alami oleh pengendara ini sangat memperhatikan, apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis guna meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat, maka akan menambah daftar panjang korban jiwa dan kerugian secara materiil.¹

Perkembangan lalu lintas modern di satu pihak akan memberikan kemudahan-kemudahan masyarakat pemakai jalan untuk mengadakan kegiatan-kegiatan sehari hari dalam rangka pekerjaannya, kehidupannya dan lain-lain. Namun dipihak lain akan membawa akibat-akibat permasalahan

¹ H. Muhamad Badri, Masriyani, Islah, *Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia di Wilayah Hukum Polresta Jambi*, Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi, Vol. 16 No. 1, Tahun 2016, hlm. 1-2

yang semakin kompleks antara lain peningkatan pelanggaran-pelanggaran, kecelakaan-kecelakaan, kemacetan-kemacetan lalu lintas dan kriminalitas yang berkaitan dengan lalu lintas.

Trend peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas setiap tahun rata-rata lebih kurang 25%, jumlah kecelakaan lalu lintas lebih kurang 8% yang membawa korban mati rata-rata 31 orang setiap hari dan kemacetan lalu lintas terutama pada jalan-jalan yang di dalam kota, sehingga banyak menimbulkan keresahan-keresahan bagi masyarakat.

Permasalahan lalu lintas tersebut disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang-undangan/hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya setiap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya.

Berfungsinya hukum secara efektif menurut hasil pengamatan oleh beberapa sarjana, tergantung dari kondisi perundang-undangan lalu lintas yang berlaku, kemampuan aparat penegak hukum dalam melakukan penindakan-penindakan, fasilitas-fasilitas lalu lintas yang disediakan dan kondisi masyarakat pemakai jalan. Apabila hal-hal tersebut dinilai baik, maka hukum sebagaimana dimaksud dapat berfungsi secara efektif dan efisien, sehingga lingkup penugasan yang diberikan dapat terjangkau secara memadai.

Pola budaya kemampuan masyarakat atau system swakarsa, di mana masyarakat dapat mengamankan diri sendiri secara proporsional adalah merupakan potensi yang sangat vital dalam menunjang berhasilnya pelaksanaan tugas-tugas yang dilaksanakan oleh Polri.²

Berkaitan dengan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti masalah tersebut dan menuliskannya dalam penulisan penelitian yang berjudul **“Penegakan Hukum Pidana bagi Pengendara kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas”**.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana bentuk kelalaian yang dilakukan pengendara kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas ?
2. Bagaimana penegakan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah tersebut di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian hukum ini adalah :

1. Untuk mengetahui sanksi pidana yang diberikan bagi pengendara yang lalai

² Ramadlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegakan Hukum Dalam Lalu Lintas*, PT. Bina Ilmu, Surabaya, 1983, hlm.11-12

2. Untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum pidana pada kecelakaan lalu lintas

1.4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk memberikan suatu sumbangan pemikiran dibidang ilmu pengetahuan yang sudah dipelajari, khususnya di bidang ilmu hukum pidana dalam rangka memberikan pemahaman terhadap penegakan hukum pidana bagi pengendara yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan baru bagi pihak-pihak yang berkepentingan, termasuk pihak yang berwenang, dan masyarakat umum terhadap penegakan hukum pidana bagi pengendara yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

1.5. Kajian Pustaka

1.5.1. Tindak Pidana

Perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertain ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barangsiapa melanggar larangan tersebut. Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh suatu aturah hukum dilarang dan diancam pidana, asal saja dalam pada itu diingat bahwa larangan ditujukan kepada perbuatan, (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang),

sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkannya kejadian itu. Antara larangan dan ancaman pidana ada hubungan yang erat, oleh karena antara kejadian dan orang yang menimbulkan kejadian itu, ada hubungan yang erat pula. Yang satu tidak dapat dipisah dari yang lain. Kejadian tidak dapat dilarang, jika yang menimbulkan bukan orang, dan orang tidak dapat diancam pidana, jika tidak karena kejadian yang ditimbulkan olehnya. Dan justru untuk menyatakan hubungan yang erat itu; maka dipakailah perkataan perbuatan, yaitu suatu pengertian abstrak yang menunjuk kepada dua keadaan konkrit: pertama, adanya kejadian yang tertentu dan kedua, adanya orang yang berbuat, yang menimbulkan kejadian itu.

Karena itulah, hemat saya, maka kurang tepat jika untuk pengertian yang abstrak itu digunakan istilah “persitiwa” sebagaimana halnya dalam pasal 14 ayat (1) UUD Sementara dahulu, yang memakai istilah “Persitiwa Pidana”. Sebab peristiwa itu adalah pengertian yang konkrit, yang hanya menunjuk kepada suatu kejadian yang tertentu saja, misalnya: matinya orang.

Peristiwa ini saja tak mungkin dilarang. Hukum pidana tidak melarang adanya orang mati, tetapi melarang adanya orang mati karena perbuatannya orang lain. Jika matinya orang itu karena keadaan alam entah karena penyakit, entah karena sudah tua, entah karena tertimpa pohon yang roboh ditiup angin puyuh, maka peristiwa itu tidak penting sama sekali bagi hukum pidana. Juga tidak penting, jika matinya orang itu karena binatang. Baru apabila matinya ada hubungan dengan

kelakuan orang lain, di situlah peristiwa tadi menjadi penting bagi hukum pidana.³

1.5.1.1 Unsur-unsur Delik

Pada umumnya Delik terdiri dari dua unsur pokok yaitu, Unsur pokok Subjektif dan Unsur pokok Objektif :

A. Unsur Pokok Subjektif

Asas pokok hukum pidana “tidak ada hukuman apabila tidak ada kesalahan” (*an act does not make a person guilty unless the mind is guilty/actus non facit reum, nisi mens sit rea*). Kesalahan yang dimaksud disini adalah sengaja (*the intention/opzet/schuld*).

1) Sengaja (*The intention/Dolus*)

Menurut para pakar ada 3 (tiga) bentuk sengaja yaitu :

- a) Sengaja sebagai maksud (*oogmerk*)
- b) Sengaja dengan keinsafan pasti (*opzet bijzekerheids bewus zijn*)
- c) Sengaja dengan keinsafan akan kemungkinan (*dolus evantualis*)

2) Kealpaan (*The negligence/culpa*)

Adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari dolus (sengaja). Ada 2 (dua) bentuk kealpaan yaitu :

- a) Tidak berhati-hati
- b) Dapat menduga akibat perbuatan tersebut

³ Moeljanto, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, hlm.54-55

B. Unsur Pokok Objektif

Terdiri dari 4 (empat) yaitu :

1) Perbuatan Manusia berupa :

- a) *Act* yakni perbuatan aktif, yang juga terdapat pakar yang menyebut perbuatan ini positif.
- b) *Omission* yakni tidak aktif berbuat. Hal ini karena tidak aktif. Sebagaimana pakar menyebut dengan perbuatan negatif. Dengan perkataan lain ialah membiarkan, mendiamkan.

2) Akibat (*result*) perbuatan manusia

Hal ini erat hubungannya dengan causaliteit yang akan diuraikan kemudian. Akibat yang dimaksud adalah membahayakan atau merusak/menghilangkan kepentingan-kepentingan yang dipertahankan oleh hukum, misalnya : nyawa, badan, kemerdekaan, hak milik/harta benda, kehormatan, dan lainnya.

3) Keadaan-keadaan (*The circumstances*)

Pada umumnya keadaan-keadaan ini dibedakan antara lain :

- a) Keadaan pada saat perbuatan dilakukan
- b) Keadaan setelah perbuatan melawan hukum

4) Sifat dapat dihukum dan sifat melawan hukum

Sifat dapat dihukum ini berkenaan dengan alasan-alasan yang membebaskan dari hukuman. Sifat melawan

hukum adalah bertentangan dengan hukum yakni berkenaan dengan larangan atau perintah.⁴

1.5.1.2. Subjek Delik dan Rumusan Delik

Delik mempunyai sifat melarang atau mengharuskan suatu perbuatan tertentu dengan ancaman pidana kepada barangsiapa melakukannya, dan delik itu harus ditujukan kepada :

- a. Memperkosakan suatu kepentingan hukum atau meniadakan suatu kepentingan hukum (*krenkingsdelicten*), seperti pembunuhan, pencurian, dan sebagainya.
- b. Membahayakan suatu kepentingan hukum (*gevaarzettingsdelicten*) yang dibedakan menjadi.
 - b.1. *Concrete gevaarzettingsdelicten*, seperti misalnya kejahatan membahayakan keamanan umum bagi orang atau barang pasal 187, pemalsuan surat pasal 263 KUHPidana yang menimbulkan suatu ketakutan ataupun kemungkinan kerugian.
 - b.2. *Abstracte gevaarzettingsdelicten*, seperti dalam penghasutan, sumpah palsu dan sebagainya yang juga diatur di dalam KUHPidana.
- c. Berkewajiban untuk menjaga kepentingan hukum (*rechtsbelang*, atau *rechtsgoed*, atau *rechtsgut*).
Kepentingan hukum yang dimaksudkan meliputi

⁴ Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum (delik)*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, hlm.6-7

kepentingan Negara, kepentingan masyarakat, dan kepentingan individu, dengan diperinci lebih lanjut dalam arti setiap kepentingan yang tersimpul kepentingan hukum individu, masyarakat, dan Negara. Apa yang dinyatakan sebagai kepentingan hukum itu selalu berubah menurut waktu dan keadaan selaras dengan kesadaran hukum di dalam masyarakat.

Hubungan antara sifat delik yang demikian itu dan kepentingan hukum yang dilindungi, maka yang dapat menjadi subjek delik pada umumnya adalah manusia (*een natuurlijk persoon*). Vos memberikan tiga alasan mengapa hanya manusia yang dapat menjadi subjek delik, yaitu :

1. Terdapatnya rumusan yang dimulai dengan "*hij die...*" di dalam peraturan undang-undang pada umumnya, yang berarti tidak lain adalah manusia.
2. Jenis-jenis pidana pokok hanya dapat dijalankan tidak lain daripada oleh manusia
3. Di dalam hukum pidana berlaku asas kesalahan bagi seorang manusia pribadi.

Di dalam undang-undang terdapat beberapa bentuk perumusan delik, yang disebabkan adanya berbagai kesulitan perumusan yang menyangkut segi teknis-yuridis, yurisi-sosiologis, dan politis.

JONKERS mengenal empat jenis metode rumusan

delik di dalam undang-undang, yang terdiri atas :

- a. Yang paling lazim menyebutkan rumusan dengan cara menerangkan isi delik dan keterangan itu dapat dijabarkan menjadi unsur-unsur perbuatan yang dapat dipidana, seperti misalnya pasal 279,281,286, 242, dan sebagainya dari KUHPidana.
- b. Dengan cara menerangkan unsur-unsur dan memberikan pensifatan (kualifikasi), seperti misalnya pemalsuan pasal 263, pencurian pasal 362, penggelapan pasal 372, penipuan pasal 378 dari KUHPidana.
- c. Cara yang jarang dipakai adalah hanya memberikan pensifatan kualifikasi saja seperti misalnya penganiayaan pasal 351, pembunuhan pasal 338 dari KUHPidana.
- d. Kadang kala undang-undang merumuskan ancaman pidananya saja untuk peraturan-peraturan yang masih akan dibuat kemudian seperti misalnya pasal 521 dan pasal 122 ayat (1) KUHPidana.⁵

1.5.2 Kesalahan

Istilah kesalahan berasal dari kata “*schuld*”, yang sampai saat sekarang belum resmi diakui sebagai istilah ilmiah yang mempunyai pengertian pasti, namun sudah sering dipergunakan di dalam penulisan-penulisan. Pemakaian istilah kesalahan dapat dibedakan menjadi, pemakaian dalam arti matematika seperti halnya bilangan 9 dibagi 3 hasilnya 2 adalah menghitung dengan kesalahan, dan pemakaian dalam arti yuridis seperti halnya orang dijatuhi pidana karena melakukan perbuatan pidana dengan kesalahan.

Kesalahan yuridis juga masih dapat dibedakan antara, pemakaian dalam arti menerangkan keadaan *psyche* seseorang yang melakukan perbuatan yang sedemikian rupa sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, dan pemakaian dalam arti

⁵ Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Yogyakarta, Ghalia Indonesia, 1982, hlm.92-94

bentuk kesalahan di dalam undang-undang yang berupa kesengajaan dan kealpaan. Di dalam penulisan para ahli sering disebut “*schuld in social ethische zin*” dan “*schuld is strafrechtelijke zein*”. Istilah *schuld* di dalam Bahasa Belanda dapat berwayuh arti, dalam arti sempit menunjuk kealpaan/culpa, dan dalam arti luas menunjuk kesalahan.

Menurut JONKERS di dalam keterangan tentang “*schuldbegrip*” membuat pembagian atas tiga bagian dalam pengertian kesalahan yaitu :

- a. Selain kesengajaan atau kealpaan (*opzet of sculd*)
- b. Meliputi juga sifat melawan hukum (*de wederrechtelijkheid*)
- c. Dan kemampuan bertanggung jawab (*de toerekenbaarheid*).

POMPE berpendapat bahwa pengertian kesalahan mempunyai tanda sebagai hal yang tercela (*verwijtbaarheid*) yang pada hakekatnya tidak mencegah (*vermijdbaarheid*) kelakuan yang bersifat melawan hukum (*der wederrechtelijke gedraging*). Kemudian dijelaskan pula tentang hakekat tidak mencegah kelakuan yang bersifat melawan hukum (*vermijdbaarheid der wederrechtelijke gedraging*) di dalam perumusan hukum positif, di situ berarti mempunyai kesengajaan dan kealpaan (*opzet en onachtzaamheid*) yang mengarah kepada sifat melawan hukum (*wederrechtelijkheid*) dan kemampuan bertanggung jawab (*toerekenbaarheid*).⁶

⁶ *Ibid*, hlm.134-135

1.5.2.1. Kesengajaan

Memori penjelasan (MvT) WvS Belanda tahun 1886 yang mempunyai arti bagi KUHPidana Indonesia, karena yang tersebut terakhir bersumber pada yang tersebut pertama. Menurut penjelasan tersebut, “sengaja” (*opzet*) berarti “*de (bewuste) richting van den wil op een bepaald misdrijf,*” (kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu). Menurut penjelasan tersebut, “sengaja” (*opzet*) sama dengan *willens en wetens* (dikehendaki dan diketahui).

Hal ini dibantah oleh van Hattum yang mengatakan bahwa *willen* tidak sama dengan *weten*. Jadi, “dengan sengaja” dan *willens* dan *wetens* tidak sama. Seseorang *willen* (hendak) berbuat sesuatu belum tentu menghendaki juga akibat yang pada akhirnya sungguh-sungguh terjadi karena perbuatan tersebut. Menurut praktek katanya, hakim sangat sering mempersamakan dua pengertian “dikehendaki” dan “diketahui” yang tidak sama itu, yaitu “dengan sengaja” meliputi pula “mengetahui” bahwa perbuatan yang dilakukan adalah suatu pelanggaran hukum.

Ada dua istilah yang berkaitan dengan sengaja, yaitu “niat” (*voornemen*) dan “dengan rencana lebih dahulu” (*met voorberachterade*). Dalam Pasal 53 KUHPidana tentang percobaan dikatakan “Percobaan melakukan kejahatan

dipidana jika niat untuk itu telah ternyata dari adanya permulaan pelaksanaan, dan tidak selesainya pelaksanaan itu bukan semata-mata disebabkan karena kehendaknya sendiri” (ayat 1)

Beberapa istilah kuno tentang kesalahan yang oleh pembuat undang-undang tidak diambil didalamnya, yaitu :

1) *Dolus directus*

Dolus directus ini dapat dipandang sama dengan sengaja sebagai maksud.

2) *Dolus indirectus*

Sengaja bentuk ini terdapat dalam *Code Penal*. Misalnya dalam suatu pertengkaran seseorang mendorong orang lain dan kemudian jatuh lalu digilas mobil yang kebetulan lewat, maka ini adalah pembunuhan menurut *Code Penal*. Dalam KUHPidana kita, ini termasuk penganiayaan atau penganiayaan yang menyebabkan kematian. Di Inggris dan Spanyol kata Hazewinkel-Suringa, istilah ini dipakai sama dengan *dolus eventualis*.

3) *Dolus determinatus/Dolus indeterminatus/Dolus alternativus*

Secara harfiah dapat dikatakan bahwa *dolus determinatus* berarti sengaja yang ditujukan kepada orang tertentu dan sebaliknya dengan *dolus indeterminatus*, misalnya kehendak untuk membunuh yang sama sekali

tidak memperdulikan orangnya misalnya menembak ke arah kerumunan orang, meledakkan kereta api dan meracuni sumur. Meracuni sumur merupakan *dolus alternativus*, yang pembuat dapat memperkirakan satu dan lain akibat.

4) *Dolus generalis*

Sengaja bentuk ini mirip dengan yang tersebut diatas, hanya dilakukan dengan bermacam kasus. Misalnya seseorang hendak membunuh orang lain dan melakukannya dengan beberapa perbuatan untuk melaksanakan maksudnya itu. A mencekik B kemudian melemparkannya ke air. B tidak mati karena cekikan tetapi karena mati lemas. A melakukan perbuatan pembunuhan berencana, ia melakukan *dolus generalis*. Menurut Hazewinke-Suringa, terjadi pembunuhan berencana karena maksud A tercapai, yaitu matinya B. Simons setuju, tetapi pengarang lain tidak, karena katanya tidak sesuai dengan pemecahan dogmatis. Mestinya percobaan pembunuhan berencana karena mencekik dan kematian B merupakan karena salahnya menyebabkan orang lain mati.

5) *Dolus premeditates/Dolus repentinus*

Secara harfiah dapat dikatakan bahwa *dolus premeditates* adalah sengaja yang telah direnungkan atau dipikirkan terlebih dahulu. Sebaliknya dengan *dolus*

repentinus ialah sengaja yang tidak direnungkan atau dipikirkan lebih dahulu. Yang pertama menjelma di dalam Pasal 340 KUHPidana tentang pembunuhan berencana, Pasal 353 KUHPidana tentang penganiayaan yang direncanakan lebih dahulu dan Pasal 355 KUHPidana penganiayaan berat yang direncanakan lebih dahulu.

6) *Dolus antecedens/Dolus subsequens*

Antecedens di sini artinya sebelumnya pernah terjadi. Hazewinkel-Suringa menyetujui contoh sengaja bentuk ini yang dikemukakan oleh Jescheck : A memutuskan pada tanggal 31 oktober 19 untuk membunuh istrinya pada kesempatan pesta berburu yang A juga ikut serta dengan tembakan senapan. Pesta berburu itu akan diadakan pada tanggal 3 november. Pada tanggal 2 november A membersihkan senapannya dan karena kecelakaan istrinya tertembak mati. Walaupun ada kehendak (sengaja) untuk melakukan pembunuhan pada tanggal 3 november, namun tidaklah merupakan sengaja yang terjadi pada tanggal 2 november. Tentulah di sini perlu ketelitian hakim dalam pemeriksaan. Contoh *dolus subsequens* : A, karena culpa. Menabrak seseorang yang mengakibatkan luka berat. Kemudian ternyata bahwa yang tertabrak itu musuhnya yaitu B dan mati. Ia sangat gembira atas kejadian ini. Penabrakan terhadap bukanlah sengaja.

Jika ia sengaja membiarkan korban misalnya tidak memanggil dokter, maka ia sengaja membunuh dengan cara mengabaikan. Tetapi tidak pernah penabrakan itu menjadi sengaja.

7) *Dolus malus*

Dolus bentuk ini tidak dikenal lagi sekarang ini. Ia hanya dikenal dahulu, misalnya KUHPidana 1813 yang diciptakan oleh Van Fauerbach. Maksud *dolus* bentuk ini ialah seseorang dipidana jika ia secara sadar bahwa perbuatannya melawan hukum dan dapat dipidana menurut undang-undang. Jadi, ia mengetahui betul bahwa perbuatannya itu melanggar undang-undang. Di Indonesia sebagaimana halnya dengan di Negeri Belanda, dianut pendapat bahwa sengaja itu tidak berwarna, artinya tidak disyaratkan terdakwa mengetahui bahwa perbuatannya itu melanggar undang-undang dan dapat dipidana. Lihat juga uraian di muka. Belanda melalui Memori Penjelasan (*Memorie van Toelichting*) secara tegas memilih sistem sengaja tidak berwarna itu.

1.5.2.2 Kelalaian / Kealpaan

Istilah dalam doktrin tentang kealpaan ini disebut “*schuld*” yang dalam Bahasa Indonesia diterjemahkan dengan “Kesalahan”. Tetapi maksudnya adalah dalam pengertian sempit sebagai lawan dari *opzet*. Dalam Bahasa Indonesia umumnya

diterjemahkan dengan “kealpaan” atau “kelalaian” sebagai arti dari *culpa* juga dipakai, “karena salahnya” jadi perlu keberhatian dengan kata “*schuld*” karena jika diartikan dengan pengertian luwes, akan mencakup pengertian *opzet*/kesengajaan.

Pada umumnya, sengaja adalah menghendaki sedang kealpaan adalah tidak menghendaki. Kealpaan adalah satu satu bentuk “kesalahan” yang lebih ringan dari sengaja. Itulah sebabnya ancaman hukuman pelanggaran-pelanggaran pidana yang dilakukan dengan kealpaan lebih ringan.⁷

Undang-undang tidak memberi definisi apakah kelalaian itu. Hanya Memori Penjelasan (*Memorie van Toelichting*) mengatakan, bahwa kelalaian (*culpa*) terletak antara sengaja dan kebetulan. Bagaimana pun juga *culpa* itu dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja. Oleh karena itu, Hazewinkel-Suringa mengatakan bahwa delik *culpa* itu merupakan delik semu (*quasidelict*) sehingga diadakan pengurangan pidana. Bahwa *culpa* itu terletak antara sengaja dan kebetulan kata Hazewinkel-Suringa dikenal pula di negara-negara *Anglo-Saxon* yang disebut *per infortunium the killing occurred accidentally*. Dalam Memori Jawaban Pemerintah (MvA) mengatakan bahwa siapa yang melakukan kejahatan dengan sengaja berarti mempergunakan salah kemampuannya, sedangkan siapa karena salahnya (*culpa*)

⁷ Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum (delik)*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, hlm.28

melakukan kejahatan berarti tidak mempergunakan kemampuannya yang ia harus mempergunakan.

Vos mengkritik pembagian Van Hamel mengenai *culpa* (*schuld*) ini dengan mengatakan bahwa tidak ada batas yang tegas antara kedua bagian tersebut. Ketidakhatian-hatian itu sering timbul karena kurang melihat ke depan. Oleh karena itu Vos membuat pembagian juga, yaitu kalau Van Hamel membedakan dua jenis culpa maka Vos membedakan dua unsur (*element*) culpa itu. Yang pertama ialah terdakwa dapat melihat ke depan yang akan terjadi. Yang kedua ketidakhatian (tidak dapat dipertanggungjawabkan) perbuatan yang dilakukan (atau pengabaian) atau dengan kata lain harus ada perbuatan yang tidak boleh atau tidak dengan cara demikian dilakukan.

Di dalam undang-undang (KUHPidana) biasanya di samping disebut delik sengaja pada suatu rumusan, disebut pula delik *culpa* pada rumusan berikutnya. Disebut pembunuhan dengan sengaja pada pasal 338 KUHPidana yang ancaman pidananya maksimum 15 tahun penjara, pada pasal 359 KUHPidana disebut “karena salahnya menyebabkan orang mati”, yang di Indonesia diancam pidana maksimum 5 tahun. Ancaman pidana ini sudah diperberat dengan pertimbangan terlalu banyak delik ini khususnya yang disebabkan oleh pengemudi mobil. Semula diancam hanya maksimum satu tahun

penjara atau 9 bulan kurungan. Ada delik pembakaran karena kesalahan (*culpa*), yaitu pasal 188 KUHPidana.

Namun, tidak semua macam delik ada bentuk *culpa* nya di samping sengaja. Delik kesusilaan misalnya, seperti contoh yang ditunjukkan oleh Vos, yaitu delik perkosaan (pasal 285 kuhPidana) tidak ada berbentuk *culpa*. Memang sulit kita membuat konstruksi bagaimana seseorang mungkin memperkosa karena kelalaian (*culpa*).⁸

1.5.2.3 Bentuk-Bentuk Kelalaian/Kealpaan

Kealpaan/*culpa*, pada umumnya selain dengan pembagian atas *culpa lata* dan *culpa levis* juga dibedakan :

a. *Bewuste schuld* (*culpa* dengan kesadaran)

Si pelaku telah membayangkan atau menduga akan timbul suatu aibat, tetapi walaupun ia berusaha untuk mencegah, toh timbul juga masalah.

b. *Onbewuste schuld* (*culpa* tanpa kesadaran)

Si pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbul suatu akibat, yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang, sedang ia seharusnya memperhitungkan akan timbulnya akibat.

Bewuste schuld (*culpa* dengan kesadaran) dengan *dolus eventualis*, dapat diketahui perbedaan dari kutipan di

⁸ DR. Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.83-101

bawah ini yakni pendapat Prof. Mr. Hazewinckel-Suringa sebagai berikut :

Kealpaan dengan kesadaran, ini terdapat, kalau yang melakukan perbuatan itu ingat akan yang berbahaya itu, tetapi toh berani melakukan tindakan itu oleh karena ia tidak yakin bahwa akibat itu benar akan terjadi dan ia akan bertindak demikian kalau ia yakin bahwa akibat itu akan timbul.

Selanjutnya Hazewinckel-Suringa mengutarakan :

Pada saat membicarakan *dolus eventualis* telah diuraikan tentang "*bewuste schuld*" ini, yang objektif memberi kesimpulan yang sama, tetapi oleh karena keadaan subjektid yang sangat berlainan dari sudut hukum pidana ditinjau dengan pandangan lain. Contoh dari Van Dijk memberi gambaran tentang hal ini : beberapa pekerja yang sedang bekerja di atas sebuah rumah, melemparkan sebuah balok ke bawah, yang menimpa orang. Kalau rumah itu dikelilingi oleh sebuah kebun partikulir di mana biasanya tak pernah ada orang, maka kejadian itu adalah suatu kejadian yang tiba-tiba dan tak disengaja; jadi pekerja-pekerja itu tak usah menyangka-nyangka, bahwa ada orang lain disitu. Kalau balok itu dilemparkan dengan tiada memikirkan bahwa mungkin ada orang berjalan di situ meskipun ini dapat sangat mungkin, maka dalam hal ini dikatakan

“kealpaan yang tidak disadari”, suatu kelalaian besar. Kalau kemungkinan itu ada dipertimbangkan, tetapi mengharpkan bahwa pada saat itu tak akan ada orang berjalan di situ sedang hal itu tak boleh diharpkan, maka kejadian itu dinamakan “kealpaan yang disadari” sangat tak berhati-hati.

Kalau ada diingat, bahwa ada kemungkinan akan terbunuhnya seseorang yang sedang lalu di situ dan meskipun demikian halnya balok itu toh dilemparkan oleh karena, meskipun kecelakaan itu akan terjadi, orang-orang itu lebih suka melamparkan balok itu daripada mengangkutnya dengan susah payah, maka hal itu dinamakan “*dolus eventualis*”.⁹

1.5.2.4. Bentuk-bentuk Kelalaian Menurut Aturan Hukum Pidana

KUHPidana tidak mengatur secara spesifik mengenai bentuk-bentuk kelalaian, ataupun mengenai bentuk-bentuk kelalaian yang termasuk dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Didalam Pasal 50 dan 60 KUHPidana hanya menerangkan mengenai kelalaian yang dilakukan oleh seseorang dan menyebabkan hilangnya nyawa orang lain, atau menyebabkan luka-luka pada orang lain sehingga menimbulkan penyakit atau halangan dalam menjalankan pekerjaan dalam waktu tertentu. Tetapi didalam Undang-Undang Nomer 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

⁹ Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum (delik)*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, hlm.31-32

Angkutan Jalan, mengatur sepesifik tentang bentuk-bentuk kelalaian atau unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas.

Dalam hal tidak memiliki Surat Izin Mengemudi, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 281 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Dalam hal mengemudikan kendaraan dengan tidak berkonsentrasi, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 283 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Dalam hal tidak memperhatikan pengguna jalan lain, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 284 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal tidak memperhatikan persyaratan teknis, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 285 ayat (1) dan (2) yang berbunyi :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal tidak memperhatikan kelaikan kendaraan, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 286 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 287 ayat (1),(2),(3),(4), dan (5) yang berbunyi :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal tidak memperhatikan keselamatan, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291 ayat (1) dan (2), dan Pasal 292 yang berbunyi :

Pasal 289 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 290 :

Setiap orang yang mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 291 :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 292 :

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Dalam hal tidak menyalakan lampu utama saat berkendara, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang

LLAJ di Pasal 293 yang berbunyi :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Dalam hal tidak memberikan isyarat saat akan berpindah jalur, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 294 dan Pasal 295 yang berbunyi :

Pasal 294 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 295 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Dalam hal pengendara menerobos palang kereta api, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 296 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Dalam hal melakukan aksi balapan, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 297 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

Dalam hal tidak memberikan isyarat saat berhenti atau parkir darurat, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 298 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 300 berbunyi :

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang :

- a. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf c;
- b. Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d; atau
- c. Tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e.

Dalam hal tidak memenuhi persyaratan keselamatan, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 305 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal tidak mematuhi ketentuan pemuatan, Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang LLAJ di Pasal 307 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

1.5.2.5 Analisis Bentuk-Bentuk Kelalaian

KUHPidana tidak memberikan definisi apakah kelalaian itu. Kelalaian atau kealpaan hanya dapat ditemukan definisi dan bentuk-bentuknya dalam teori-teori yang dikemukakan ahli hukum dalam buku-bukunya. Didalam Bahasa Indonesia umumnya diterjemahkan dengan “kealpaan” atau “kelalaian”, dan dalam Bahasa Belanda disebut juga dengan “*culpa*”. Kelalaian merupakan bentuk dari kesalahan yang lebih ringan dari sengaja, itulah sebabnya pelaku yang di

vonis lalai dengan pelaku yang di vonis sengaja, lebih ringan sanksi pelaku yang di vonis lalai.

Bentuk-bentuk tentang kealpaan ada berbagai jenis, diantaranya :

1. *Culpa Lata*
 2. *Culpa Levis*
 3. *Bewuste Schuld*
 4. *Onbewuste Schuld*
- 1.) *Culpa lata*, merupakan kelalaian dengan konsekuensi berat. Akibat yang ditimbulkan pelaku terbilang serius. Contoh : tidak sengaja menjatuhkan cairan beracun kedalam sungai.
 - 2.) *Culpa Levis*, merupakan kelalaian dengan konsekuensi yang lebih ringan. Akibat yang ditimbulkan oleh pelaku terbilang tidak besar. Contoh : mendahului kendaraan didepannya tanpa melihat spion, sehingga menyebabkan dirinya ditabrak oleh kendaraan yang dibelakangnya.
 - 3.) *Bewuste schuld*, merupakan kelalaian dengan kesadaran. Pelaku telah menduga akan timbulnya suatu akibat atas perbuatannya. Contoh : ia ingin membuat nasi tetap hangat, akhirnya ia membiarkan nasi tersebut terus dipanasi oleh mesin penghangat nasi. Dia sempat memikirkan, apabila terdapat kemungkinan terjadinya

kebakaran karena nasi tersebut terlalu mendapat panas berlebih.

- 4.) *Onbewuste culpa*, merupakan kelalaian tanpa kesadaran. Pelaku tidak membayangkan akan timbul suatu akibat atas perbuatannya. Contoh : ia akan pergi ke supermarket sebentar untuk membeli minuman. Ia sengaja meninggalkan anaknya didalam mobil dengan menyalakan ac dengan harapan anaknya tidak kepanasan saat tidur. Setelah kembali ternyata sang anak telah meninggal, karena teralu banyak mendapatkan udara dengan kandungan Freon.

1.5.3. Penegakan Hukum Pidana

Hukum adalah sekumpulan peraturan yang harus ditaati dan dipatuhi oleh setiap anggota masyarakat, apabila melanggar atau mengabaikan peraturan-peraturan itu maka kepada si pelanggar harus dijatuhi hukuman.

Dalam suatu lingkungan masyarakat tidak jarang para anggotanya memiliki berbagai kepentingan yang satu sama lain saling bertentangan, sehingga dalam mempertahankan kepentingannya itu mereka dapat terlibat dalam suatu pertentangan-pertentangan yang dapat membahayakan ketertiban dan keamanan masyarakat.

Berdasarkan pendapat Joseph Goldstein yang mengutarakan bahwa penegakan hukum dibagi menjadi 3 yaitu :

1. Konsep penegakan hukum yang bersifat total (*total enforcement concept*) Ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif. Tapi dilain sisi, hukum pidana substantif ini memiliki kemungkinan memberikan Batasan, kemudian Batasan ini disebut dengan *area of not enforcement*.
2. Konsep penegakan hukum yang bersifat penuh (*full enforcement concept*) *Total enforcement* setelah dikurangi *area of not enforcement*, diharapkan penegak hukum menegakan hukum secara maksimal. Tetapi hal ini sulit untuk dicapai karena adanya keterbatasan seperti waktu, personal, alat-alat, dan sebagainya.
3. Konsep penegakan hukum aktual (*actual enforcement concept*) Konsep ini baru dapat digunakan ketika terdapat perbuatan melanggar, terdapat orang yang berbuat, terdapat saksi atau alat bukti, dan terdapat pasal yang dilanggar.

Padahal undang-undang telah dengan jelas memntukan tentang cara-cara dan syarat-syarat yang harus diperhatikan sebelum terhadap

seseorang dapat dilakukan penahanan. Tetapi ketentuan ini sering tidak dihiraukan dengan dalih demi untuk kepentingan pemeriksaan sehingga walaupun sesudah itu diikuti dengan surat perintah penahanan maka pemenuhannya secara yuridis hanyalah formalitas belaka.

Tidak adanya keserasian antara keadilan dan kepastian hukum menyebabkan masyarakat bimbang dalam menilai hukum sehingga membawa pengaruh kepada pertumbuhan kesadaran hukum masyarakat. Kepatuhan masyarakat terhadap hukum hanya akan berjalan dengan baik apabila penegak hukum mampu menunjukkan kewibawaannya dengan jalan lebih menghayati pengertian hukum sebagai alat untuk menunjang terciptanya tertib hukum.

Dan adalah penegakan yang harus menjadi teladan dalam penerapan hukum karena kepatuhan penegak hukum terhadap hukum akan menjadi barometer bagi kepatuhan masyarakat. Dalam hal ini berarti bahwa hukum harus diperlakukan sama atas setiap anggota masyarakat tidak terkecuali penguasa dan penegak hukum sendiri. Kepincangan dalam perlakuan di muka hukum dapat menimbulkan kesan ada yang kebal terhadap hukum, sedangkan bagi si kecil hukum lebih merupakan suatu rangkaian keinginan yang hanya dapat dinikmati melalui suatu pengorbanan.

Oleh karena itu hukum baru akan berjalan dengan efektif apabila di dalam menerapkannya yang menjadi tujuan pelaksanaannya adalah untuk menciptakan kepastian hukum, dan bukan

menjadikannya sebagai alat untuk melindungi kepentingan penguasa. Para penegak hukum harus mawas diri karena selain harus menjaga agar hukum dapat berjalan dengan lurus dan benar akan tetapi juga mampu mengikat mereka supaya mau menghormati dan mematuhi hukum.

Karenanya penegak hukum tidak hanya harus mampu mengatur hukum melainkan dituntut pula untuk mendisiplinkan diri supaya mematuhi hukum, dan adalah sulit untuk dibayangkan berhasilnya usaha untuk menegakkan hukum serta untuk menciptakan kepastian hukum dan menumbuhkan kesadaran hukum masyarakat apabila penegak hukum itu sendiri baik dalam tindakannya maupun tingkah lakunya sehari-hari selalu mengabaikan hukum.¹⁰

Hukum dibuat untuk dilaksanakan. Oleh karena itu tidaklah mengherankan apabila orang mengatakan, bahwa hukum tidak bisa lagi disebut hukum, manakala ia tidak diperlaksanakan (lagi). Perkataan dari Satjipto Rahardjo itu adalah pelaksanaan dari hukum secara ideal, dan masih berlaku sampai sekarang. Pada saat sekarang ini dimana perkembangan yang terjadi dalam masyarakat sangat cepat sebagai akibat dari pembangunan pada segala lini kehidupan termasuk dalam hukum, terkadang membawa dampak yang tidak selamanya positif terhadap perkembangan pembangunan tersebut.

Hal ini bisa kita lihat dengan meningkatnya angka kejahatan dan kriminalitas yang terjadi dalam masyarakat dari waktu ke waktu.

¹⁰ Wahyu Affandi, *Hakim Dan Penegakan Hukum*, Penerbit Alumni, Bandung, 1981, hlm.4-7

Efektifitas pelaksanaan dan penegakan hukum yang terjadi dalam masyarakat di nilai pada saat ini sangat kurang pada dasarnya di sebabkan dari proses perkembangan masyarakat baik dari segi kuantitas maupun dari segi kualitas. Hal ini terjadi karena tidak di imbangi dengan jumlah lapangan pekerjaan yang tersedia.

Hal negatif diatas akibat dari kejenuhan yang terjadi dalam masyarakat, sehingga atas dasar kejenuhan yang semakin meningkat dan di dasari atas rasa ingin mengubah nasibnya yang tidak sesuai dengan pencapaiannya, membuat masyarakat tidak efektifitas dalam melaksanakan dan penegakan hukum. Pada akhirnya masyarakat melakukan tindakan yang tidak mengindahkan peraturan-peraturan yang berlaku dalam masyarakat.

Kurangnya efektifitas pelaksanaan hukum yang terjadi di tengah-tengah kehidupan masyarakat pada dasarnya di sebabkan oleh banyak faktor. Namun walapun begitu dari faktor-faktor yang banyak tersebut dapat kita golongkan dalam dua faktor, yaitu faktor dari sisi aparat penegak hukumnya dan faktor dari sisi peranan masyarakat dalam penegakan hukum. Dua hal tersebut merupakan kunci dari keberhasilan dan kesuksesan atau ketidak berhasilan dalam pelaksanaan hukum dalam masyarakat.

1.5.3.1. Upaya Penegak Hukum

Pada faktor yang pertama yaitu dari sisi aparat penegak hukumnya, dan hal ini sangat terkait dengan moral dari para aparat penegak hukum dalam menjalankan

tugasnya. Artinya kejujuran dan keadilan para penegak hukum dalam mengemban tugasnya sangat di tunggu-tunggu oleh masyarakat didalam kehidupannya.

Ketidakpercayaan masyarakat terhadap aparaturnegara tersebut disebabkan para penegak hukum telah mempermainkan moralitas, aparaturnegara telah melakukan hipermoralitas. Masyarakat beranggapan bahwa yang dilakukan oleh penguasa dalam hal ini adalah para aparaturnegara penegak hukum tidak lain hanyalah sebuah "permainan hukum" (*justice game*). Hukum cuman dianggap sebagai sebuah ajang "permainan bahasa" (*language game*). Ini merupakan sebuah gambaran yang kelam dan suram terhadap penegakan hukum di Indonesia yang diakibatkan oleh para aparaturnegara penegak hukum itu sendiri. Masyarakat tidak lagi menutup sebelah mata dalam melihat kasus-kasus hukum yang sangat diskriminatif.

Akibat kurangnya kepercayaan masyarakat terhadap aparat penegak hukum sebenarnya di dasari oleh perilaku para penegak hukum itu sendiri yang terjebak dalam praktel Korupsi Kolusi dan Nepotisme (KKN) dan melaksanakan tebang pilih dalam melakukan penegakan hukum. Masyarakat telah jenuh dan tidak percaya lagi dengan perlakuan para penegak hukum di Negara Indonesia yang katanya menjadikan hukum sebagai panglima tertinggi. Ini terlihat

dengan semakin meningkatnya pelanggaran masyarakat dewasa ini terhadap hukum. Masyarakat tidak lagi taat pada peraturan hukum, akan tetapi masyarakat takut terhadap hukum. Dengan maraknya main hakim sendiri di tengah-tengah masyarakat adalah salah satu faktor dari sekian banyak penyebab ketidakpercayaan masyarakat terhadap penegakan hukum di negara ini, selain dari buruknya citra dari aparat penegak hukum itu sendiri.

Melihat kenyataan yang demikian itu masyarakat menjadi kecewa terhadap kinerja dari aparat penegak hukum yang berujung pada hilangnya kepercayaan masyarakat terhadap hukum yang ada yang ditandai dengan makin banyaknya aksi main hakim sendiri dan berujungnya kekerasan fisik dan kematian terhadap pelaku ataupun tersangka pelaku akibat dari amuk maksa didalam main hakim sendiri ini.

Sedangkan pada faktor yang kedua, yaitu dari sisi peran serta masyarakat dalam penegakan hukum. Pada saat ini bisa dikatakan sangatlah kurang peran serta masyarakat dalam penegakan hukum, dan aturan hukum itu sengaja dilanggar oleh masyarakat, karena masyarakat menganggap hukum itu dibuat untuk dilanggar. Seolah-olah hal-hal yang berkaitan dengan perilaku hukum adalah tugas dan

wewenang para aparat penegak hukum dan bukan kewajiban dari masyarakat sebagai bagian dari sebuah Negara Hukum.

Sehingga ketika terjadi pelanggaran hukum, hal ini kurang bisa terselesaikan dengan cepat. Minimnya kesadaran hukum oleh masyarakat sebenarnya tidak terlepas dari kurangnya sosialisasi dari aparat penegak hukum dan pemerintah terhadap gerakan sadar hukum kepada masyarakat, serta akumulasi dari rasa kecewa masyarakat terhadap aparat penegak hukum.

Bertitik tolak pada hal-hal tersebut di atas mengenai lemahnya penegakan hukum di Indonesia, menimbulkan pertanyaan yang mendasar, adakah yang salah dengan hukum kita, khususnya dengan aparat penegak hukum itu sendiri, apakah permasalahan yang dihadapinya dalam menegakan hukum sehingga menyebabkan penegak hukum yang jauh dari yang diharapkan masyarakat.¹¹

Penegakan hukum bukan seperti menarik garis lurus yang selesai dengan dibuatnya undang-undang dan diterapkan seperti sebuah mesin saja, sehingga tampak sederhana dan mudah (model mesin otomatis) kompleksitas penegakan hukum disebabkan adanya keterlibatan manusia dalam proses penegakan hukum. Dimensi keterlibatan manusia ini oleh Black dinamakan mobilisasi hukum, yaitu

¹¹ Laurensius Arliman, *Penegakan Hukum Dan Kesadaran Masyarakat*, Penerbit Deepublish, Yogyakarta, 2015, hlm.14

proses yang melalui itu hukum mendapatkan kasus-kasusnya. Tanpa mobilisasi atau campur tangan manusia, kasus-kasus tersebut tidak akan ada, sehingga hukum hanya akan menjadi huruf mati di atas kertas belaka.

Hukum memberi wewenang kepada polisi untuk menegakkan hukum dengan berbagai cara, dari cara yang bersifat pre-emptif sampai represif berupa pemaksaan dan penindakan. Tugas polisi dalam ruang lingkup yang kebijakan kriminal yang penal berada pada ranah kebijakan aplikatif, yaitu ranah penerapan hukum pidana yang cenderung represif. Kecenderungan ini menyebabkan tugas polisi lekat dengan penggunaan kekerasan sebagai salah satu cara untuk mengatasi hambatan dalam proses penyidikan untuk memperoleh pengakuan atau keterangan terdakwa mengenai suatu tindak pidana.¹²

1.5.4. Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu perbuatan pelanggaran terhadap perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perbuatan yang berawal dari pelanggaran dapat berakibat merugikan orang lain atau diri sendiri. KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak pidana lalu lintas di atur dalam Undang-Undang

¹² Agus Raharjo dan Angkasa, *Profesionalisme Polisi Dalam Penegakan Hukum*, Jurnal Ilmiah Universitas Jendral Sudirman Purwokerto, Vol.11 No.3, Tahun 2011, hlm.395

Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hal–hal mengenai tindak pidana lalu lintas terdapat sebanyak 44 Pasal, yang diatur dalam Bab XX.

Ketentuan pidana mulai dari Pasal 273 hingga Pasal 317 UULAJ. Definisi kecelakaan lalu lintas menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, pada Pasal 93 ayat (1) dari ketentuan tersebut mendefinisikan kecelakaan lalu lintas adalah :

“Suatu peristiwa di jalan baik disangka–sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda”

Menurut Soerjono Soekanto: Suatu kecelakaan lalu lintas mungkin terjadi dimana terlibat kendaraan bermotor di jalan umum, didalamnya terlibat manusia, benda dan bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera, kerusakan atau kerugian, disamping itu kecelakaan lalu lintas mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor saja.

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang dapat menimbulkan korban dan atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas bisa terjadi kapan saja dan dimana saja, tidak bisa diprediksi. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya dapat menimbulkan trauma, cedera, luka ringan, luka berat atau kecacatan melainkan dapat mengakibatkan meninggal dunia.

Kecelakaan lalu lintas menurut Fachrurrozy sebagaimana yang dikutip oleh Antory merupakan suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia (mengalami luka ringan, luka berat, dan meninggal) dan kerugian harta benda. Arif Budiarto dan Mahmudan menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagai suatu kejadian yang jarang dan acak bersifat multi faktor, yang umumnya didahului oleh suatu situasi dimana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan. Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidakmampuan seseorang dalam menterjemahkan informasi dan perubahan kondisi lingkungan jalan ketika berlalu lintas yang pada gilirannya menyebabkan terjadinya tabrakan.¹³

1.5.4.1 Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas mempunyai karakteristik menurut jumlah kendaraan yang terlibat :

1. Kecelakaan Tunggal : Suatu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan sama sekali tidak melibatkan pengguna jalan lain. Contohnya seperti kendaraan tergelincir, terguling akibat pecah ban.
2. Kecelakaan Ganda : Suatu kecelakaan lalu lintas yang melibatkan lebih dari satu kendaraan bermotor atau

¹³ Tisa Kartika Putri, *Pemidanaan Terhadap Penggunaan Narkotika Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Berakibat Orang Lain Meninggal Dunia*, Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah, Yogyakarta, 2017, hlm.51-54

dengan pengguna jalan lain mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan. Kecelakaan menurut jenis tabrakan memiliki karakteristik yang dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

- a. *Angle* : Kendaraan yang bertabrakan dari arah yang berbeda namun bukan dari arah yang berlawanan.
- b. *Rear-End* : Kendaraan yang menabrak kendaraan lainnya yang bergerak *searah*.
- c. *Sides Wipe* : Kendaraan yang bergerak dan menabrak kendaraan lain dari samping ketika kendaraan berjalan pada arah yang sama atau pada arah yang berlawanan.
- d. *Head On* : Kendaraan yang bertabrakan dari arah yang *berlawanan*, bukan disebut *sideswipe*, pada umumnya hal seperti ini disebut masyarakat suatu tabrakan adu kambing.
- e. *Backing* : Tabrakan ini terjadi ketika suatu kendaraan mundur dan *menabrak* kendaraan lain ataupun sesuatu yang mengakibatkan kerugian.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi pasti mempunyai dampak sekaligus ataupun hanya beberapa diantaranya.

Berikut klasifikasi kondisi korban lalu lintas yaitu :

1. Meninggal dunia: Korban kecelakaan lalu lintas yang dipastikan meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
2. Luka berat : Korban akibat kecelakaan lalu lintas yang menderita luka-luka, cacat tetap ataupun harus dirawat inap selama lebih dalam jangka waktu lebih dari 30 hari

sejak terjadinya kecelakaan. Suatu kejadian kecelakaan yang mengakibatkan cacat, yang dapat dikatakan cacat tetap jika sesuatu anggota tubuh hilang atau tidak dapat digunakan lagi dan tidak dapat pulih lagi selamanya.

3. Luka ringan : Korban yang mengalami luka-luka yang tidak perlu warat inap.¹⁴

1.5.4.2. Faktor –Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Menjamin kenyamanan transportasi di jalan raya dan menghindari terjadinya kecelakaan diperlukan suatu pola transportasi yang sesuai dengan keadaan perkembangan zaman dari barang dan jasa. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan karena sistem transportasi yang kurang baik, pengguna jalan, pengemudi, dan lain sebagainya. Kecelakaan lalu lintas dapat saja terjadi karena adanya situasi–situasi konflik dengan melibatkan pengemudi, pengguna jalan, dan lingkungan dengan peran penting pengemudi untuk melakukan mengelak, atau menghindari sesuatu yang dapat membahayakan. Tindakan menghindari mungkin atau tidak mungkin dapat menyebabkan kecelakaan yang tidak diinginkan.

Pada umumnya faktor keselamatan dalam berlalu lintas terdiri dari 3 subsistem, yaitu subsistem pengguna jalan (manusia), subsistem kendaraan, dan subsistem pengguna jalan. Pada Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pengaturan sendiri yang tercantum pada Bab XIV terdapat 16 Pasal yang dimulai dari Pasal 226 sampai dengan Pasal 240. Pada Pasal 229

¹⁴ Op.cit.55-57

UULLAJ terdapat pula penyebab kecelakaan lalu lintas yang dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidak laikan kendaraan, serta ketidak laikan jalan dan/atau lingkungan.

Penyebab Kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yaitu : Manusia, Kendaraan, jalan dan lingkungan. Manusia sebagai pejalan kaki dan pengendara yang menggunakan jalan baik kendaraan bermotor ataupun kendaraan yang tidak bermotor, mempunyai interaksi antara faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan sangat bergantung dari perilaku manusia itu sendiri sebagai pengguna jalan yang mempunyai peran dominan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran di lalu lintas.

Adapun beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas diantaranya yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor sarana prasarana dan faktor alam.

1. Faktor Manusia

Faktor manusia menjadi faktor yang utama atau dominan, karena cukup banyak faktor yang mempengaruhi perilakunya. Semua pengguna jalan mempunyai peran penting dalam pencegahan dan pengurangan kecelakaan yang sering terjadi. Adanya ketidakterampilan pengendara dapat menimbulkan hal-hal tindakan yang salah atau yang tidak diinginkan. Tingkah laku pribadi dari pengendara di jalan raya faktor

utama yang menentukan keadaan lalu lintas yang terjadi, faktor psikologis maupun fisiologis, faktor psikologis yang dimaksud adalah pengetahuan, mental, sikap dan ketrampilan. Faktor fisiologis diantaranya mencakup: penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, sistem syaraf.

Beberapa karakteristik dari pengendara yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas :

a. Jenis kelamin

Jenis kelamin dalam berkendara juga berpengaruh. Laki-laki dan wanita mempunyai pemikiran yang berbeda saat berkendara. Laki-laki biasanya cenderung mempunyai sifat arogan yang di jalan raya yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, tidak dipungkiri juga bagi wanita.

b. Perilaku di jalan raya

Perilaku pengendara di jalan raya mempunyai pengaruh yang sangat menentukan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Perilaku pengendara yang tidak mematuhi tata tertib melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan tidak menggunakan kelengkapan kendaraan. Perilaku seperti itu dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

c. Faktor umur dan Pengalaman Berkendara

Bertambah usianya seseorang dapat mempengaruhi cara berfikirnya dalam mengambil keputusan di jalan. Seseorang yang berusia di atas 30 tahun biasanya lebih mempunyai tingkat kewaspadaan lebih tinggi dalam berkendara di jalan raya dari pada yang berusia muda. Menurut UU LLAJ juga mengatur tentang batasan umur pengendara, ia juga sudah harus memiliki surat izin mengemudi (SIM) yang memiliki batasan umur diatur dalam Pasal 81 ayat (2) yang berbunyi sebagai berikut: Ayat (2) syarat usia sebagaimana disebut dalam ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:

- 1) Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D.
- 2) Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
- 3) Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II .

Faktor lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan dari faktor manusia yaitu, kesengajaan dan kelalaian. Tidak fokus seseorang itu dalam mengendarai sehingga kesengajaan, ketidaksengajaan ataupun kelalaian itu memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kesengajaan dan kelalaian dalam ruang lingkup kecelakaan lalu lintas dijadikan suatu acuan untuk menentukan ancaman hukuman pada seseorang termasuk

dalam kesalahan yang mana dari kecelakaan yang terjadi. Menentukan masuk dalam kecelakaan yang diakibatkan dari kelalaian pengemudi itu atau masuk dalam kecelakaan yang disengaja oleh pengemudi itu sendiri. Hal ini diatur dalam Pasal UU LLAJ yaitu dalam Pasal 310 dan 311.

Menurut Wirjono Prodjodikoro terdapat beberapa kesalahan dari pengemudi yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan yaitu sebagai berikut : Kesalahan pengemudi mobil sering dapat disimpulkan dengan mempergunakan peraturan lalu lintas. Misalnya, ia tidak memberikan tanda akan membeluk, atau ia mengendarai mobil tidak di jalur kiri, atau pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas kepada kendaraan lain yang datang dari sebelah kiri, atau menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu di jalan yang bersangkutan.

Dilihat berdasarkan kutipan di atas bahwa terdapat beberapa bentuk kesalahan dari sisi manusia yang pada akhirnya dapat menyebabkan kecelakaan. Pokok dari beberapa bentuk kesalahan tersebut keseluruhannya berasal dari pada adanya kelalaian atau ketidak hati-hatian dari pengemudi.

Faktor manusia adalah salah satu faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas. Hal demikian dikarenakan manusia merupakan pihak yang dapat melakukan pelanggaran atas peraturan lalu lintas. Pelanggaran tersebut dapat terjadi karena adanya ketidaktahuan terhadap peraturan yang berlaku, tidak melihat ketentuan yang diperlakukan, maupun pura-pura tidak tahu atau tidak mau tahu atas peraturan tersebut.

Faktor manusia sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam hal ini dapat juga dikaitkan dengan beberapa tindakan manusia yang tidak seharusnya dilakukan ketika mengemudi. Tindakan tersebut misalnya seseorang mengendarai kendaraan dalam keadaan mengantuk, sedang sakit, ataupun dibawah pengaruh alkohol dan obat-obatan terlarang. Faktor manusia yang dapat menyebabkan kecelakaan juga terkait dengan keadaan pengemudi. Keadaan pengemudi dalam hal ini berkaitan dengan beberapa hal yaitu sebagai berikut :

a. Keadaan Tubuh

Yaitu keadaan pengemudi yang memiliki kekurangan fisik dalam penglihatan, pendengaran dan sebab lainnya merupakan salah satu penyebab kecelakaan karena mereka sukar untuk mengetahui keadaan jalan dengan sempurna.

b. Reaksi

Yaitu berkaitan dengan keadaan yang mengharuskan pengemudi mengambil keputusan dengan cepat atau bereaksi untuk situasi tertentu dan ketika reaksi telambat maka akan terjadi kecelakaan lalu lintas.

c. Kecakapan

Yaitu berkaitan dengan kecekapan dasar yang harus dimiliki oleh pengemudi, khususnya berkaitan dengan berbagai kecakapan yang harus dikuasai untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

d. Gangguan Terhadap Perhatian

Yaitu gangguan terhadap perhatian dapat menyebabkan kecelakaan, karena disebabkan kelengahan yang berlangsung beberapa detik saja. Hal ini menyebabkan pengemudi tidak menguasai panca indera dan anggota badannya. Pengemudi dalam keadaan ini mudah mendapat kecelakaan.

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan disini juga mempunyai peran terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang perlu diperhatikan. Faktor kendaraan yang dapat mengakibatkan kecelakaan diantaranya:

Kecelakaan lalu lintas dikarenakan oleh perlengkapan kendaraan misalnya, rem tidak dapat digunakan dengan baik, alat kemudi tidak bekerja dengan

baik, ban atau roda dalam kondisi sudah tidak layak digunakan, tidak ada kaca spion, syarat lampu penerangan tidak terpenuhi, menggunakan lampu penerangan yang menyilaukan pengguna jalan lain. Kendaraan yang mempunyai muatan terlalu berat dan berlebihan juga memicu kecelakaan lalu lintas.

Faktor kendaraan juga merupakan faktor lain yang dapat menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Faktor kendaraan yang paling dominan menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas terjadi adalah :

a. Fungsi Rem

Yaitu adanya rem blong atau slip yang membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat.

b. Kondisi ban

Misalnya yaitu ketika ban meletus dalam keadaan kendaraan dalam kondisi tersebut dapat membuat kendaraan menjadi oleng dan sulit untuk dikendalikan sehingga potensi terjadinya kecelakaan menjadi meningkat.

3. Faktor Sarana Prasarana

Faktor sarana prasarana ini merupakan pengaruh faktor dari luar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sarana prasarana disini yang dimaksud adalah meliputi jalan infrastruktur. Jalan raya merupakan suatu prasarana

perhubungan darat yang mempunyai peranan penting. Faktor jalan meliputi keadaan dan kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, adanya tanjakan/tikungan tajam/turunan tajam, selain itu volume lalu lintas juga berpengaruh pada timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Faktor sarana prasana itu meliputi semua alat pembantu yang menunjang keselamatan berkendara di jalan raya. Pada Pasal 25 UU LLAJ menjelaskan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :

- a. Rambu lalu lintas
- b. Marka jalan
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas
- d. Alat penerangan jalan
- e. Alat pengendalian dan pengamanan pengguna jalan
- f. Alat pengawasan dan pengamanan jalang.
- g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacath.
- h. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan diluar badan jalan.

Sarana prasarana tersebut penunjang penting bagi keadaan lingkungan sekitar yang sedang tidak baik misalnya, saat hujan lebat, mendung, angin kencang, dan lain sebagainya. Semua itu dapat meminimalkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas.

Kondisi jalan yang rusak, berlubang-lubang, batu-batu, licin terutama di waktu hujan, pagar pengaman yang

tidak ada di daerah pegunungan, dan jarak pandang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

4. Faktor Alam

Alam sangat berpengaruh dalam suatu kecelakaan lalu lintas yang biasanya terjadi, keadaan suatu medan yang sangat curam, berkelok-kelok, berbukit-bukit, dan terjal menjadi pendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas, ketika seorang pengendara tidak berhati-hati. Keadaan alam yang buruk cuaca hujan deras, asap, kabut, yang dapat mempengaruhi jarak pada pandangan pengendara. Kecelakaan banyak terjadi pula dikarenakan adanya tanah longsor, pohon tumbang tiba-tiba yang menimpa kendaraan faktor alam ini sering berakibat kecelakaan.

Kondisi lingkungan dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengendara kendaraan bermotor seperti misalnya pada cuaca gelap. Ketika cuaca gelap berkabut maka jarak pandang pengemudi dalam mengendarai kendaraannya menjadi sangat terbatas sehingga dapat menyebabkan kecelakaan. Sementara kabut tebal juga dapat menyebabkan kecelakaan mengelabui mata sebab seolah-olah tidak ada kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, oleh sebab itu kecelakaan lalu lintas kemudian terjadi karena jarak mata terhalang.

Pengaruh cuaca juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan, misalnya cuaca kemarau dengan kondisi lingkungan yang sangat kering dan berdebu dapat menjadi bahaya bagi pengendara khususnya pengendara kendaraan roda dua. Hal ini demikian dikarenakan ketika kondisi lingkungan berdebu, maka konsentrasi mata pengendara menjadi berkurang dan potensi terjadinya kecelakaan meningkat.

Cuaca hujan makan kondisi demikianlah juga dapat membahayakan pengendara kendaraan bermotor, jalan yang licin pada waktu hujan dapat membuat pengendara kendaraan tergelincir atau terjadi slip pada ban. Kondisi seperti ini dapat mengakibatkan kendaraan kehilangan kendali.¹⁵

1.5.4.3 Sanksi Pidana Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas

Sanksi yang mengatur mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban luka berat bahkan mati ada 2 peraturan. Peraturan yang pertama yang mengatur ada pada KUHP dan yang kedua adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan menjelaskan sanksi-sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana kecelekaan lalulintas.

¹⁵ Op.cit, 57-68

Kedua peraturan tersebut sama-sama mengatur tindak pidana yang karena kesalahannya mengakibatkan korban luka bahkan mati. Sanksi yang ada pada KUHP terdapat pada Pasal 359 dan Pasal 360, sedangkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur pada Pasal 310 dan Pasal 311. KUHP mengatur tentang karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati atau luka-luka, sedangkan dalam UU LLAJ mengatur tentang karena kelalaiannya dan kesengajaannya.

Hal ini yang membedakan yaitu antara kesalahan, kelalaian, dan kesengajaan. Kesalahan adalah suatu perbuatan dimana seseorang harus mempertanggung jawabkannya. Kelalaian adalah suatu perbuatan yang berbentuk sifat kurang kehati-hatian dan mengakibatkan adanya suatu resiko, sedangkan yang dimaksud dengan kesengajaan disini ada suatu perbuatan yang dimana seseorang sudah mengetahui bahwa itu merupakan perbuatan yang salah.

Terkait didalam KUHP Pasal 63 ayat (2) yang berbunyi :

“jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam aturan pidana yang khusus, maka hanya yang khusus itulah yang diterapkan”.

Penggunaan aturan yang lebih khusus ini juga diatur pada salah satu asas, yaitu asas *Lex specialis derogat legi generalis* yang berarti bahwa asas penafsiran hukum yang

menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus mengesampingkan hukum yang bersifat umum.

Pada Pasal 229 UU LLAJ memuat beberapa golongan mengenai kecelakaan lalu lintas menjadi 3 golongan, yaitu :

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan adalah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu lintas sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan lalu lintas berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Secara umum pada Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ juga mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan bahwa :

Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.

Ketentuan Pasal 234 ayat (1) tidak berlaku lagi menurut pada Pasal 234 ayat (3) bahwa:

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengemudi.
- b. Disebabkan oleh perilakukorban sendiri atau pihak ketiga dan/atau
- c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pada Pasal 236 UULAJ mengatur tentang ganti rugi bagi pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang menyebutkan bahwa :

- 1) Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- 2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban dari pihak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerusakan atau kerugian materi tanpa adanya korban jiwa dalam kecelakaan adalah merupakan bentuk penggantian kerugian kerusakan atau penggantian materi.

Menentukan dalam hal kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa termasuk dalam suatu tindak pidana atau bukan, menurut Sianturi S.R dapat dinyatakan sebagai tindak pidana apabila memenuhi unsur-unsur :

- a. Subjek
- b. Kesalahan
- c. Bersifat melawan hukum
- d. Merupakan suatu tindakan yang dilarang dan/atau diharuskan oleh undang-undang atau perundangan serta terhadap pelanggarannya diancam dengan pidana Waktu, tempat, dan keadaan.

Pada UU LLAJ ketentuan pada Pasal 230 yang berisi bahwa:

“Perkara kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) ayat (3) dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Berdasarkan uraian di atas bahwa kecelakaan lalu lintas baik kecelakaan lalu lintas golongan ringan, sedang maupun berat adalah merupakan tindak pidana. Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan adanya kerugian materi saja tanpa adanya korban termasuk dalam pelaku tindak pidana dan dapat diproses secara pidana karena tindak pidananya.

Sanksi pidana dalam hal mengakibatkan kerugian ada pada Pasal 310 (1) karena kelalaiannya dan Pasal 311 (2) karena dengan sengaja. Sanksi pidana pada Pasal 310 dan pada Pasal 311 juga memuat pidana bagi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa.

Sanksi pidana yang dapat dikenakan pada perbuatan tersebut bagi pengemudi yang karena kelalaiannya dapat dipidana dengan Pasal 310 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi :

- (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 Rp.1.000.000 (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 Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).

- (3) Setiap orang yang mengemudi 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 Rp.10.000.000,00 (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 Rp.12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Sanksi pidana untuk kendaraan bermotor yang dengan sengaja mengemudi kendaraannya membahayakan kendaraan/barang, diatur dalam Pasal 311 yang berbunyi :

- (1) Setiap orang dengan sengaja mengemudi kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp.4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp.8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp.20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia pelaku

dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bab XXI juga mengatur tentang tindak pidana yang menyebabkan luka-luka atau meninggal dunia karena kealpaannya terdapat pada Pasal berikut :

Pasal 359 KUHPidana :

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

Pasal 360 KUHPidana:

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapatkan luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
- (2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) 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 9 (Sembilan) bulan atau pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

RUU KUHP tahun 2015 juga menjelaskan tentang tindak pidana karena kesengajaan atau kealpaannya seperti pada KUHP yang terdapat pada pasal 40 yaitu :

- (1) Seseorang hanya dapat dipertanggung jawabkan jika orang tersebut melakukan tindak pidana dengan sengaja atau karena kealpaannya.
- (2) Perbuatan yang dapat dipidana adalah perbuatan yang dilakukan dengan sengaja, kecuali peraturan perundang-undangan menentukan secara tegas bahwa suatu tindak pidana yang dilakukan dengan kealpaan dapat dipidana.

- (3) Seseorang hanya dapat dipertanggung jawabkan terhadap akibat tindak pidana tertentu yang oleh Undang-Undang diperberat ancaman pidananya, jika ia sepatutnya mengetahui kemungkinan terjadinya akibat tersebut atau sekurang-kurangnya ada kealpaan.

Seseorang yang terlibat pada kecelekaan lalu lintas mempunyai kewajiban yang diatur pada Pasal 231 ayat (1)

UU LLAJ yaitu :

- a. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya
- b. Memberikan pertolongan kepada korban
- c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Republik Indonesia terdekat dan
- d. Memberikan keterangan terkait dengan kejadian kecelakaan.

Seseorang yang terlibat kecelakaan tidak dapat melaksanakan kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 231 ayat (1) tersebut karena adanya keadaan memaksa, keadaan memaksa yang dimaksud adalah adanya situasi di tempat kejadian yang dapat mengancam keselamatannya, adanya amukan masa ditempat kejadian dan tidak mampu untuk memberikan pertolongan.

Berdasarkan hal tersebut pengemudi kendaraan bermotor harus menyerahkan diri atau segera melaporkan diri kepada kepolisian terdekat. Ketentuan di atas tidak dilaksanakan maka berdasarkan pada UU LLAJ Pasal 312 yang berbunyi :

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas selain dapat dijatuhi dengan pidana penjara, kurungan, atau pidana denda pelaku tindak pidana dapat dijatuhi pula pidana tambahan seperti pencabutan Surat Izin Mengemudi atau dengan ganti kerugian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas selain mempunyai sanksi yang akan membuat seseorang jera. Kecelakaan lalu lintas bukanlah sesuatu yang diinginkan dan yang dapat diprediksi, maka dari itu dengan adanya UU LLAJ yang mengatur tentang sanksi pidana bagi tindak pidana kecelakaan lalu lintas dapat membuat masyarakat lebih berhati-hati dan mematuhi peraturan lalu lintas yang ada.¹⁶

1.6. Metode Penelitian

1.6.1. Pengertian Penelitian Hukum

Penelitian hukum pada dasarnya merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya, kecuali itu, maka juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut

¹⁶ Op.cit, hlm. 68-75

untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala bersangkutan.

Sudah barang tentu dalam penelitian hukum tersebut seorang peneliti hukum dapat melakukan aktivitas-aktivitas untuk mengungkapkan “kebenaran hukum” yang dilakukannya secara terencana secara metodologis, sistematis dan konsisten atau secara kebetulan, misalnya dengan mendasarkan diri pada keadaan atau metode untung-untungan (*trial and error*) dalam aktivitasnya tersebut.

Oleh karena itu, kiranya tidak jarang suatu aktivitas untuk mencari “kebenaran hukum” lebih didasarkan atas penghormatan pada suatu pendapat atau penemuan yang telah dihasilkan oleh seorang atau lembaga tertentu yang karena otoritas atau kewibawaan ini tidak jarang tanpa melakukan pengujian terhadap temuan-temuannya. Ataupun lebih didasarkan pada usaha-usaha yang dilakukan sekedar melalui pengalaman-pengalaman belaka.

Menurut Soerjono Soekanto, penelitian hukum sebagai suatu aktivitas ilmiah senantiasa harus dikaitkan dengan arti yang mungkin diberikan pada hukum, meliputi :

1. Hukum dalam arti ilmu (pengetahuan)
2. Hukum dalam arti disiplin atau sistem ajaran tentang kenyataan
3. Hukum dalam arti kaidah atau norma
4. Hukum dalam arti tata hukum atau hukum positif tertulis
5. Hukum dalam arti keputusan pejabat
6. Hukum dalam arti petugas
7. Hukum dalam arti proses pemerintahan
8. Hukum dalam arti perilaku yang teratur dan ajeg
9. Hukum dalam arti jalinan nilai-nilai.¹⁷

¹⁷ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 38-41

1.6.2. Jenis/Tipologi Penelitian Hukum

Soerjono soekanto, berpendapat bahwa penelitian hukum dapat dibagi dalam :

1. Penelitian Hukum Normatif, yang terdiri dari :
 - a. Penelitian terhadap asas-asas hukum
 - b. Penelitian terhadap sistematika hukum
 - c. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum
 - d. Penelitian sejarah hukum
 - e. Penelitian perbandingan hukum
2. Penelitian hukum sosiologis atau empiris, yang terdiri dari :
 - a. Penelitian terhadap identifikasi hukum
 - b. Penelitian terhadap efektivitas hukum¹⁸

1.6.3. Sumber Data Penelitian

Bahan Hukum yang menjadi acuan dalam penulisan adalah :

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat dalam hal ini peraturan perundang-undangan antara lain :
 1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
 2. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
 3. Peraturan Pemerintah Nomer 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang diperoleh dari hasil karya para ahli hukum berupa buku teks, pendapat para sarjana hukum, jurnal penelitian, putusan lembaga pengadilan dan artikel surat kabar yang berkaitan dengan topik penelitian ini.

1.6.4. Metode Pengumpulan Data

¹⁸ *Ibid*, hlm.41-42

Konsep ini jelas kalau merupakan konsep positivistic, tidak hanya yang austinian, melainkan juga yang pragmatik-realis dan yang neo-kantian atau kelsenian yang melahirkan kajian-kajian ilmu hukum positif. Dibandingkan dengan kajian hukum secara filosofik, maka kajian hukum dengan konsep positivistic memiliki metode kajian yang lebih bervariasi namun ketat dan “profesional”

Metode kajian hukum positif ini meliputi usaha-usaha sebagai berikut :

1. Metode survei, yaitu usaha koleksi data dalam jumlah besar. Usaha koleksi yang demikian ini sejajar benar dengan usaha atau kerja sensus atau usaha inventarisasi, yang menyeluruh atas data yang terdiri dari peraturan-peraturan hukum positif yang berlaku di dalam suatu masyarakat, tidak hanya yang berupa peraturan perundang-undangan akan tetapi juga yang berupa keputusan-keputusan lembaga pengadilan dalam setiap penyelesaian perkara *in concreto*. Inventarisasi dimaksudkan di sini sudah barang tertentu meliputi meliputi pula usaha-usaha menata data tersebut ke dalam tatanan yang memudahkan penelusuran kembali.
2. Usaha untuk melengkapi isi sistem, tidak hanya dengan kaidah-kaidah positif, melainkan juga dengan asas-asasnya. Berkaitan dengan kegiatan ini, kajian hukum secara positivistik ini mengenal juga metode induksi, yang digunakan untuk melengkapi sistem normative yang telah disusun dan didata melalui usaha koleksi dan inventarisasi. Sebagaimana diketahui, bahwa data hukum (peraturan-peraturan dan keputusan-keputusan hukum positif)

tidak selamanya tersusun lengkap untuk bias menjawab seluruh permasalahan. Oleh karena itu, usaha pelengkapannya dikerjakan dengan cara menemukan asas-asas umum dari data aturan yang ada (melalui proses induksi). Dengan demikian, sistem normatif positif yang berkembang tidaklah hanya akan terdiri dari kaidah-kaidah positif (yang tersusun sebagai hasil kerja inventarisasi), melainkan juga terdiri dari asas-asas (yang disimpulkan secara induktif dari premisa-premisa yang ada yaitu kaidah-kaidah positif).

3. Metode deduksi, dikerjakan untuk menyimpulkan pengetahuan-pengetahuan kongkret mengenai kaidah yang benar dan tepat untuk diterapkan untuk menyelesaikan suatu permasalahan (perkara) tertentu. Penalaran yang digunakan disini adalah penalaran yang benar-benar konform dengan silogisme-silogisme logika formal (deduktif) yang telah dikenal dan banyak dikembangkan sejak zaman peradaban Yunani kuno. Dalam proses penalaran deduktif ini, kaidah-kaidah positif dan asas-asas hukum positif akan berfungsi sebagai premise mayor dalam struktur silogisme-dengan catatan bahwa kebenaran materiil dari premise-premisa ini tidak perlu dimasalahkan, dan konklusi yang ditarik dalam silogisme ini akan digunakan untuk menangani atau menyelesaikan kasus-kasus tertentu.¹⁹

¹⁹ Op.cit, hlm.70-72

a. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder dikumpulkan, diinventarisasi dan untuk selanjutnya dikategorikan secara sistematis untuk menjawab permasalahan yang diangkat. Bahan hukum sekunder digunakan sebagai penunjang bahan hukum primer untuk membantu dalam membahas permasalahan dalam penelitian ini.

b. Pengelolaan Bahan Hukum

Bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang telah terlampir tersebut diuraikan lalu dihubungkan sedemikian rupa sehingga membentuk sebuah penulisan yang lebih sistematis dan diklarifikasi menurut hierarkinya, untuk selanjutnya dianalisis secara komprehensif guna menjawab permasalahan yang telah di rumuskan.

1.6.5. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisa penulisan ini adalah dengan metode analisis deskriptif, di satu sisi akan didapatkan informasi yang bersifat kuantitatif dan relative cermat mengenai persebaran frekuensi data. Di sisi lain akan diperoleh informasi lanjutan berupa :

- a. Apakah yang lazim, normal, atau unik pada suatu kelompok
- b. Bagaimana dan atau berapa besar variasi-variasi yang ada pada suatu kelompok tertentu

Apabila variable yang dideskripsi itu bersifat kuantitatif, maka informasi-informasi diatas akan mudah diperoleh melalui perhitungan secara statistik, bertolak dari informasi yang telah didapat mengenai persebaran data antar kategori (antar kelas).²⁰

1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini disusun tahap demi tahap dengan membagi pembahasan kedalam bab-bab secara terpisah. Pembahasan antara bab satu dengan lainnya tidak bisa dipisahkan karena saling berkaitan. Hal tersebut dimaksudkan agar penulisan skripsi ini menjadi mudah untuk dipahami dan dimengerti berkaitan dengan permasalahan yang di bahas.

Untuk mempermudah maksud dari penulisan skripsi ini akan dibagi menjadi empat bab, yaitu :

Bab *pertama*, pendahuluan, latar belakang, pada bagian ini diuraikan argumentasi atau justifikasi perlunya masalah ini diteliti. Uraian dimulai dari hal-hal yang bersifat umum menuju hal yang berhubungan dengan topik yang akan dibahas. Rumusan Masalah, pada bagian ini menunjukkan inti masalah yang hendak diteliti. Biasanya rumusan masalah dirumuskan dalam sebuah kalimat pertanyaan. Tujuan Penelitian, berkenaan dengan tujuan yang hendak dicapai dengan melakukan penelitian. Manfaat Penelitian, merupakan dampak perbaikan yang dapat diperoleh setelah tercapainya tujuan.

Bab *kedua*, merupakan jawaban dari rumusan masalah yang pertama mengenai bentuk kelalaian yang dilakukan pengendara kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Pada bab ini berusaha

²⁰ Op.cit hlm.130

mengetahui kelalaian pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Didalam bab ini terdiri pula dari dua sub bab yakni, yang pertama mengenai bentuk-bentuk kelalaian menurut Aturan Hukum Pidana. Lalu sub bab yang kedua mengenai Analisis bentuk kelalaian menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bab *ketiga*, merupakan jawaban dari rumusan masalah yang kedua yaitu mengenai penegakan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada bab ini berusaha mengetahui penegakan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas karena kelalaiannya. Didalam bab ini terdiri pula dari dua sub bab yakni, yang pertama mengenai upaya penegak hukum dalam menegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Lalu yang kedua mengenai sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang lalai dan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Bab *keempat*, penutup merupakan bagian terakhir dan sebagai penutup dalam penulisan penelitian ini yang berisi kesimpulan dari pembahasan yang telah diuraikan dalam bab-bab dan sub-bab sebelumnya, dan juga berisikan saran-saran dari permasalahan yang dianjurkan terhadap pihak-pihak yang berkepentingan. Dengan demikian bab penutup ini merupakan bagian akhir dari penulisan penelitian ini sekaligus merupakan rangkuman jawaban atas permasalahan yang diangkat dalam penulisan penelitian ini.

