

**PENEGAKAN HUKUM PIDANA KARENA
KELALAIAN PENGEMUDI KENDARAAN YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS¹**

Oleh : Andrew Stefanus Ruusen²

Veibe V. Sumilat³

Roy Ronny Lembong⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum terhadap pelanggaran pengemudi kendaraan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan bagaimana faktor kelalaian pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan dapat dilakukan dengan menerapkan ketentuan KUHP Pasal 359 apabila akibat kelalaian pengemudi mengakibatkan kematian orang lain sedangkan sebagai kelalaian yang dalam Pasal 360 KUHP bilamana akibat kelalaian pengemudi tersebut tidak mengakibatkan kematian. 2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat, antara lain; Faktor internal, Kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi/sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat, dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.

Kata kunci: pengemudi; kelalaian; kecelakaan lalu lintas;

PENDAHULUAN

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101550

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

A. Latar Belakang Penulisan

Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Masalah yang dihadapi dewasa ini adalah masih meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sementara itu di Indonesia banyak kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh beberapa faktor yang antara lain kelelahan dan kurang hati-hatinya pengemudi yang memicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya. Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penegakan hukum terhadap pelanggaran pengemudi kendaraan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana faktor kelalaian pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas?

C. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum/normatif.

HASIL PEMBAHASAN

A. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Pengemudi yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas

Melihat di dalam KUHP tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. Istilah "pelanggaran" adalah delik undang-undang (wetsdelicten) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya.⁵ Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-

⁵ Rusli Effendy dan Poppy Andi Lolo, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Umithohs Press, 1989, hal 74

undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.⁶ Pelanggaran menurut Sudarto,⁷ “*wetsdelict*, yakni perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana, misalnya memarkir motor di sebelah kanan jalanan”. Pengertian pelanggaran tersebut berbeda dengan pendapat Wirjono Prodjodikoro,⁸ yang mengartikan pelanggaran sebagai “perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, yang berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum”. Sementara itu pengertian secara limitative tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas tidak ditemukan di dalam pengertian umum yang diatur Pasal 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum.

Menurut Wirjono Prodjodikoro,⁹ pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum. Sedangkan menurut Bambang Poernomo,¹⁰ mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut: Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan.

Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.¹¹

Ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya. Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).¹² Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuh kembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri

⁶ Gusti Ngurah Alit Ardiyasa, Op Cit, hal 57

⁷ Sudarto, Hukum Pidana I, Semarang: Yayasan Sudarto, 1990, hal. 57.

⁸ Wirjono Prodjodikoro, Asas-asas Hukum Pidana,; Refika Aditama, Bandung, 2003, hal.28

⁹ *Ibid*, hal.33

¹⁰ Bambang Poernomo, Asas-Asas Hukum Pidana,; Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002, hal.40.

¹¹ Rondlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*,; Bina Ilmu, Jakarta, 1983, hal 51

¹² Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum* (Bidang Lalu Lintas), Balai Pustaka, Jakarta, 1999. hal. 33

fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lalulintas yang meliputi sebagai berikut :

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang dan membahayakan pengguna jalan lain;
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah diterminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa bacadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
5. Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
8. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
10. Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
11. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan);
14. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
15. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal

- 295 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
21. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 28. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 33. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 34. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
 35. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- Pelanggaran-pelanggaran yang telah disebut dan diuraikan di atas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Peradilan sederhana dan cepat sesuai diterapkan untuk pelanggaran lalu lintas karena pada saat terjadi pelanggaran lalu lintas baik dari pelanggar, barang bukti, maupun penyidik (kepolisian) sudah berada ditempat kejadian perkara, sehingga penyidik (kepolisian) dapat langsung menjatuhkan sanksi sesuai dengan pasal pelanggaran pelaku yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang

terdapat dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas masih berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagaimana termasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut. Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah :1. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan. 2. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. 3. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. 4. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi. Dalam pelanggaran lalu lintas, penyelesaian perkara dilakukan dengan menggunakan surat-surat isian (formulir) yang terdiri dari lima lembar, yakni : 1. Lembar berwarna merah untuk pelanggar. 2. Lembar warna putih untuk pengadilan. 3. Lembar warna hijau untuk kejaksaan negeri. 4. Lembar berwarna biru untuk bagian administrasi lalu lintas kepolisian. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang terdapat dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut:

- a. Pasal 279 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalulintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- b. Pasal 280 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- c. Pasal 281 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).
- d. Pasal 285 Ayat (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).
- e. Pasal 288 Ayat (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- f. Pasal 288 Ayat (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sedangkan Pasal 360 (1) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. (2) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359: “karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak oleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut. Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straf recht* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut: “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan

kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.

Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan”. Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesalahan yang berlainan jenis daripada kealpaan. Dasarnya adalah sama, yaitu:

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

Dalam kesengajaan sikap batin orang menentang larangan, sedangkan dalam kealpaan kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang. Dengan mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan, maka dikatakan pula bahwa sikap batin yang demikian itu adalah berwarna.

Artinya selalu kita hubungkan dengan sikap batin terhadap perbuatan yang dipandang dari sudut hukum adalah keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih

berwarna dari kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat”, dengan kata lain tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”. Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruhan. Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus. Menurut Noyon-Langemeyer: “kealpaan adalah suatu struktur yang sangat susah diartikan. Dia mengandung dalam satu pihak kekeliruhan dalam perbuatan lahir dan menunjuk kepada keadaan batin yang tertentu, dan dilain pihak keadaan batinnya itu sendiri”.

Selanjutnya dikatakan, jika dimengerti demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan. Beda kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis.

Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya ke alpaan itu. Sebagaimana halnya dengan kesengajaan mengenai kealpaan ini juga diterangkan dalam KUHP tentang artinya. Karena itu maka kita harus melihat pada teori atau ilmu pengetahuan untuk memberi pengertiannya ini. Bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:

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

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

1. Seseorang berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar.

2. Seseorang sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya.

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

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

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

dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straf recht* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut: “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

B. Faktor Penyebab Kelalaian Pengemudi Dalam Berlalu Lintas

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

1. Genangan air, memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam, membuat daya cengkram ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara ban dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi ketika tapak ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri.
2. Pecah ban, sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga kendaraan tiba-tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi.

3. Jalan Bergelombang, ketika kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelek, Jalan tidak rata ini menyebabkan kendaraan melayang karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali.
4. Rem Blong ataupun Slip, hal ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian.
5. Human Error, faktor ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalulintas. Beberapa contohnya adalah memacu kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negatif pengendalian seperti limbung, oversteer maupun understeer. Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk sms, telpon dan makan sambil menyetir.¹³

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya di Pasal 58 menyebutkan bahwa kendaraan hanya boleh dioperasikan dalam keadaan baik dan aman bagi pengemudinya dan bagi pihak lainnya.¹⁴ Sedangkan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat 1 berbunyi: Jika ada kendaraan yang dinilai perlu diadakan pengujian, pemerintah dalam hal ini dinas terkait berhak memanggil pemiliknya untuk dilakukan pengujian.

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat 3 berbunyi: Kendaraan bermotor roda empat atau lebih harus dilengkapi dengan sabuk pengaman dan khusus bagi kendaraan terbuka harus ada helm dan rompi pemantul cahaya. ndang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat (1, 2 dan 3) berbunyi: Pengemudi harus memeriksa kendaraan dan muatannya atas kelayakan jalan sesuai aturan yang berlaku, termasuk harus memperhatikan semua kelengkapan kendaraan

¹³ <http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html>, diakses 15 Juli 2020

¹⁴ Hidayat Tapran, *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010, hal. 144.

yang harus dibawa seperti surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan, dongkrak, pembuka roda dan kunci-kunci lainnya, segitiga pengaman, roda cadangan dan peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).

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

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

Jika ada lampu yang tidak berfungsi atau tidak nyala, harus segera diperbaiki atau diganti, demi kelancaran dan keselamatan untuk berkendara. Dalam pemanfaatan rem yang diinjak untuk ke empat roda, sedangkan rem tangan hanya bekerja untuk dua roda belakang saja. Rem bekerja dengan sistem mekanik dan dengan sistem hidrolik.

Sistem mekanik bekerja secara manual dimana walaupun mesinnya tidak dihidupkan remnya bekerja, kekuatannya sesuai dengan dorongan kaki, sedangkan sistem hidrolik ada yang bekerja secara manual dan ada yang dengan tenaga dari mesin yang disebut power brake, dimana rem akan bekerja bila mesinnya dalam keadaan hidup, pengemudi harus memeriksa tersediannya oli rem secara berkala. Rem tangan bekerja menggunakan bekerja menggunakan sistem mekanik dengan kawat, pada panel instrumen ada lampu indikator rem tangan bila rem tangan belum dilepas lampu indikatornya akan menyala merah. Secara periodik tekanan ban harus diperiksa minimal dua bulan sekali dan sebaiknya ban roda cadangan setiap empat bulan sekali dirotasi. Kelakson dari waktu ke waktu harus diperiksa, penggunaan kelakson dengan bunyi lain seperti sirine, atau bunyi lainnya dilarang.

Wiper atau pembersih kaca pelindung depan, bila daya pembersihnya sudah kurang, karet wipernya sebaiknya diganti dan jangan lupa memeriksa air pembersihnya. Kaca sepiion

untuk belakang, untuk samping kiri dan samping kanan harus selalu pada posisi yang baik dan bersih sehingga pandangnya jelas. Sedangkan plat tanda nomor adalah identitas kendaraan, dilarang memasang variasi yang menyerupai pelat nomor kendaraan, pelat nomor kendaraan harus terpasang pada tempatnya, harus bersih, utuh tidak bengkok, harus jelas dan harus ada lampu penerangannya untuk malam hari sehingga mudah dibaca.

Semua lampu pada kendaraan warnanya sudah diatur sesuai standard tidak boleh diganti warna lain. Lampu utama depan dekat warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi sejauh kurang lebih 50 meter ke depan bagian kiri bisa agak diletakkan. Sedangkan lampu utama depan jauh warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi kurang lebih sejauh 100 meter kedepan.

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

Setiap kendaraan harus terdaftar dan mendapatkan surat kepemilikan kendaraan dan surat tanda nomor kendaraan lengkap dengan pelat tanda nomor kendaraan yang harus dipasang pada setiap kendaraannya. Untuk pemilik kendaraan pribadi, pemilik kendaraan yang dipakai untuk angkutan umum baik angkutan penumpang maupun angkutan barang, wajib memeriksa kondisi kendaraannya kepada dinas terkait setiap enam bulan sekali dan harus mendapatkan tanda kelayakan jalan yang harus dipasang pada pelat tanda nomor kendaraan yang masih berlaku. Pemilik kendaraan perorangan wajib maupun perusahaan bertanggung jawab terhadap sesuatu yang terjadi atas penggunaan kendaraannya.

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

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

Selanjutnya dilakukan tabulasi data dan mempersiapkan analisa adata melalui serangkaian diskusi untuk sampai kepada kesimpulan. Kiranya perlu dilihat pula kemungkinan penggunaan jalan mengingat berbagai jenisnya serta jenis penggunaannya. Mulai dari freeways atau yang lebih dikenal dengan jalan bebas hambatan, meski kini sudah timbul hambatan berupa masyarakat setempat menyeberang sambil memotong jalan, kehadiran binatang piaraan oleh karena rusaknya pagar pembatas, adanya kendaraan

parkir di tempat yang terlarang atau dikenal juga sebagai jalan tol.

Jalan ini biasanya menetapkan pembatasan untuk jenis-jenis kendaraan tertentu. Pada jalan ini biasanya didapati pula ketentuan tentang kelajuan atau kecepatan maksimal dan minimal bagi kendaraan yang melintas. Sayang, dipatuhi dan tidaknya ketentuan tersebut masih sulit dipantau. Adegan di simpang jalan ternyata juga beragam.

Meski ada papan peringatan dari pihak kepolisian atau sponsor yang mengingatkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas dengan berhenti ketika lampu lalu lintas menyala merah, namun pelanggaran cukup mencemaskan. Adakalanya lampu mati sebagian. Akibatnya, pengendara yang kebagian lampu mati, menunggu pengguna jalan lain berhenti, baru berjalan. Bahayanya kalau tak sabar menanti, kecelakaan tak terhindarkan. Mengendarai kendaraan dengan baik-baik, patuh pada tanda-tanda dan atau rambu lalu lintas, kecepatan sedang, berada di lajur kiri, ternyata tak menjamin keamanan dan keselamatan. Kendaraan besar, bus, truck dan kontainer, cenderung tidak mempedulikan kendaraan yang kecil-kecil. Akibatnya, banyak kendaraan yang harus dan terpaksa mengalah meskipun ia berada pada posisi yang benar. Mendahului dari sebelah kiri sangat banyak dilakukan oleh sepeda motor. Repotnya, sepeda motor demikian selain mendahului dari sebelah kiri dengan kecepatan tinggi, langsung memotong jalan dari kendaraan lain, untuk mendahului dari sebelah kiri lagi pada kendaraan di depan nyaris bagaikan akrobat yang berjalan zig-zag.

Dalam catatan kepolisian, kecelakaan yang menyebabkan kematian disebabkan oleh kelalaian manusia. Bukan oleh karena kondisi kendaraan maupun kondisi jalan. Mendahului kendaraan lain tanpa memperhitungkan kemungkinan datangnya kendaraan dari depan merupakan kasus tertinggi. Penyebab berikut, karena mengemudi dalam keadaan mengantuk. Kasus berikut adalah menabrak kendaraan yang berhenti di pinggir jalan. Kendaraan yang berhenti itu pun memang tidak memberikan tanda-tanda yang diwajibkan.

Bagaimanapun faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan amat domain. Penyebab dari faktor lingkungan dan

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

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

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan dapat dilakukan dengan menerapkan ketentuan KUHP Pasal 359 apabila akibat kelalaian pengemudi mengakibatkan kematian orang lain sedangkan sebagai kelalaian yang dalam Pasal 360 KUHP bilamana akibat kelalaian pengemudi tersebut tidak mengakibatkan kematian.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi keselamatan dan tingkat kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat, antara lain; Faktor internal, Kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, perlakuan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi/sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat, dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah

yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.

B. Saran

1. Sebagai tindakan untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan tersebut perlu dilakukan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran yang berpotensi terhadap kecelakaan lalu lintas.
2. Perlu dibuat program rekayasa lalu lintas yang diproyeksikan terhadap penanganan faktor penyebab terjadinya kecelakaan dan didukung dengan sistem pendataan yang benar.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali Achmad, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana, Jakarta, 2009
- Poernomo Bambang, *Asas-Asas Hukum Pidana*,: Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002
- Dellyana, Shant, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2000
- Rahayu Puji Warassih Esmi, . *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang : Suryandaru Utama 2005.
- Muhammad Farouk, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- Tapran, Hidayat *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010
- Kunarto, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Cipta Manunggal, 2007.
- Morlok, Edward K., *Introduction to Transportation Engenering and Planning*, (diterjemahkan oleh Johan Kalanaputra Hainim, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi), Erlangga, Jakarta. 1995.
- Muladi, , *Kapita Selekt Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995.
- Naning, R., *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*,: Bina Ilmu, Jakarta, 1983
- Marzuki Mahmud Peter, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta, 2011.

- Rahardjo, Satjipto, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung. 1987.
- Effendy Rusli dan Lolo Andi Poppy, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Umithohs Press, 1989.
- Soekanto Soerjono, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1982.
- , *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Cetakan Kelima, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004
- Sudarto, *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, 1990
- Tjahjono, T., *Rancangan Buku Pengantar Analisis dan Prevensi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan*, Depok, Laboratorium Transportasi Departemen Teknik Sipil, FT UI, 2008.
- Warpani, S.P. , *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung., 2002.
- Prodjodikoro Wirjono, *Asas-asas Hukum Pidana*,: Refika Aditama, Bandung, 2003.

Peraturan Perundang-Undangan, Internet KUHP

- Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Dikutip dari http://www.pengertianpakar.com/2014/09/pengertian-organisasi-menurut-para-pakar.html#_ diakses pada tanggal 15 Juli 2020
- Gusti Ngurah Alit Ardiyasa, *Kajian Kriminologis Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas yang*, <https://media.neliti.com/media/publications/149603-ID-kajian-kriminologis-mengenai-pelanggaran>. Diakses 15 Juli 2020
- <http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-ecelakaan.html>, diakses 15 Juli 2020
- <http://www.honda-tiger.or.id>, Kolom News.15 Juli 2020