

**UNSUR KELALAIAN DALAM TINDAK
PIDANA LALU LINTAS YANG
MENGAKIBATKAN KORBAN CACAT
PERMANEN (STUDI KASUS
PUTUSAN NO. 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim)¹**

Oleh :

Marcmylia Kezia Roring²

Ronny Sepang³

Ronald Eirik Rorie⁴

ABSTRAK

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui pengaturan hukum mengenai unsur kelalaian dalam tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban cacat permanen dan untuk mengetahui penerapan hukum terhadap unsur kelalaian dalam kasus tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan korban cacat permanen, sebagaimana tercantum dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim. Dengan metode penelitian hukum normatif, kesimpulan yang didapat: 1. Secara umum, pertanggungjawaban pidana atas kelalaian telah diatur dalam Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP, sedangkan kualifikasi luka berat memperoleh dasar normatif dari Pasal 90 KUHP. Ketentuan tersebut menjadi fondasi konseptual bahwa akibat berupa cacat permanen atau kelumpuhan termasuk kategori luka berat yang dapat menimbulkan pemberatan pertanggungjawaban pidana. Secara khusus, Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dapat dipidana. 2. Penerapan Pasal 310 ayat (3) UULLAJ dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim secara yuridis telah tepat, meskipun secara akademik pertimbangan hakim masih dapat diperdalam dalam hal klasifikasi jenis kelalaian dan perumusan hubungan sebab akibat.

Kata Kunci : *unsur kelalaian, tindak pidana lalu lintas, korban cacat permanen*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Mobilitas masyarakat modern bergantung pada sistem lalu lintas yang teratur dan aman. Transportasi darat menjadi sarana utama pergerakan manusia dan distribusi barang,

sehingga keberadaannya memiliki fungsi strategis bagi stabilitas sosial dan pertumbuhan ekonomi. Jalan raya bukan sekadar ruang fisik, melainkan bagian dari sistem sosial yang menopang interaksi masyarakat.

Secara umum, kecelakaan lalu lintas sering dipahami sebagai musibah karena terjadi tanpa kehendak untuk mencelakakan. Namun, hukum pidana tidak berhenti pada persoalan ada atau tidaknya niat. Hukum juga menilai apakah seseorang telah memenuhi kewajiban kehati-hatian yang seharusnya dijalankan. Moeljatno menjelaskan bahwa kelalaian merupakan bentuk kesalahan yang tetap dapat dipertanggungjawabkan apabila pelaku tidak bertindak sebagaimana orang yang patut dan wajar dalam situasi yang sama.⁵ Oleh sebab itu, suatu peristiwa yang tampak sebagai musibah dapat berubah menjadi persoalan hukum apabila terdapat pengabaian standar kehati-hatian. Negara melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menempatkan keselamatan sebagai tujuan utama penyelenggaraan lalu lintas. Pasal 3 undang-undang tersebut menegaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas.⁶ Ketentuan ini menunjukkan bahwa keselamatan pengguna jalan merupakan kepentingan hukum yang dilindungi oleh negara. Perubahan cara pandang dari kecelakaan sebagai “nasib” menuju kecelakaan sebagai “konsekuensi hukum” mencerminkan perkembangan kebijakan hukum pidana modern.

Pada tindak pidana lalu lintas, bentuk kesalahan yang dominan bukanlah kesengajaan, melainkan kelalaian. Pengemudi umumnya tidak memiliki kehendak untuk mencelakakan orang lain. Namun, ketiadaan niat tidak otomatis menghapus pertanggungjawaban. Andi Hamzah menjelaskan bahwa kelalaian terjadi ketika seseorang tidak menggunakan kehati-hatian yang diwajibkan hukum, padahal ia mampu bertindak lebih waspada untuk mencegah akibat yang merugikan.⁷ Kelalaian tidak hanya berarti kurang hati-hati secara umum, tetapi menunjuk pada pelanggaran terhadap standar kewajiban tertentu. Ukuran yang digunakan bersifat objektif, yakni bagaimana seharusnya orang yang patut dan wajar bertindak pada situasi yang sama. Moeljatno

⁵ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* Jakarta: Rineka Cipta, 2015, hlm. 198.

⁶ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3.

⁷ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana* Jakarta: Rineka Cipta, 2010, hlm. 132.

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 220711011034

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

menegaskan bahwa seseorang dapat dipersalahkan karena lalai apabila ia seharusnya dapat memperkirakan akibat yang mungkin timbul dari perbuatannya.⁸ Dengan demikian, pembuktian kelalaian tidak berhenti pada fakta terjadinya kecelakaan, tetapi harus menunjukkan adanya penyimpangan dari standar kehati-hatian.

Persoalan yuridis muncul ketika harus dibedakan antara musibah yang tidak dapat dihindari dan kelalaian yang dapat dipersalahkan. Tidak jarang kecelakaan terjadi karena kombinasi berbagai faktor, seperti kondisi jalan, cuaca, maupun tindakan pihak lain. Oleh sebab itu, hakim harus menilai apakah terdapat hubungan sebab akibat antara perbuatan pengemudi dan akibat yang timbul. Tanpa hubungan kausal yang jelas, pertanggungjawaban pidana tidak dapat dibebankan. Pengaturan khusus mengenai kelalaian pada kecelakaan lalu lintas terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 mengatur pertanggungjawaban pidana berdasarkan akibat yang ditimbulkan, mulai dari kerusakan kendaraan hingga meninggal dunia.⁹ Ketentuan ini menunjukkan bahwa undang-undang menempatkan kelalaian sebagai dasar pemidanaan apabila mengakibatkan kerugian terhadap orang lain. Keberadaan UULLAJ sebagai hukum pidana khusus juga menimbulkan persoalan mengenai hubungan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Secara teoritis berlaku asas *lex specialis derogat legi generali*, sehingga ketentuan khusus dalam UULLAJ mengesampingkan aturan umum KUHP apabila mengatur hal yang sama.¹⁰ Namun, asas-asas umum pertanggungjawaban pidana yang terdapat dalam KUHP tetap menjadi landasan penafsiran, terutama terkait konsep kesalahan dan hubungan sebab akibat.

Kecelakaan lalu lintas tidak selalu berujung pada kematian. Dalam banyak kasus, korban tetap hidup namun mengalami kerusakan fisik yang bersifat menetap. Kondisi ini dikenal sebagai cacat permanen, yakni hilangnya atau terganggunya fungsi anggota tubuh secara tetap sehingga korban tidak dapat kembali pada keadaan semula. Akibat tersebut membawa dampak jangka panjang terhadap kualitas hidup korban, baik dari sisi fisik, psikologis, maupun sosial. Hukum pidana memandang akibat sebagai

faktor penting dalam menentukan berat ringannya pertanggungjawaban. Tidak semua luka memiliki konsekuensi hukum yang sama. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana melalui Pasal 90 memberikan kriteria mengenai luka berat, antara lain kehilangan salah satu pancaindra, cacat berat, kelumpuhan, serta kondisi yang tidak dapat disembuhkan secara sempurna.¹¹

Rumusan tersebut menunjukkan bahwa cacat permanen termasuk kategori luka berat karena menimbulkan gangguan fungsi tubuh yang bersifat menetap. Penggolongan luka berat memiliki arti penting dalam struktur pertanggungjawaban pidana. Akibat yang lebih serius mencerminkan tingkat kerugian hukum yang lebih besar terhadap kepentingan yang dilindungi, yaitu keselamatan dan keutuhan tubuh manusia. Lamintang menjelaskan bahwa luka berat tidak hanya dinilai dari tingkat rasa sakit, tetapi dari dampaknya terhadap kemampuan korban menjalankan fungsi kehidupan secara normal.¹² Oleh karena itu, cacat permanen memiliki konsekuensi hukum yang lebih berat dibandingkan luka ringan atau kerusakan harta benda.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur klasifikasi akibat kecelakaan secara berjenjang. Pasal 310 ayat (3) menentukan bahwa kelalaian yang mengakibatkan luka berat diancam pidana penjara paling lama lima tahun dan/atau denda paling banyak sepuluh juta rupiah.¹³ Ketentuan ini menegaskan bahwa akibat berupa luka berat, termasuk cacat permanen, merupakan dasar pemberatan pertanggungjawaban pidana pada tindak pidana lalu lintas. Selain berdimensi pidana, cacat permanen juga membawa implikasi terhadap perlindungan korban. Arif Gosita menyatakan bahwa korban kejahatan yang mengalami kerusakan tubuh permanen menghadapi penderitaan berlapis karena kehilangan kemampuan fisik sekaligus menghadapi beban sosial dan ekonomi.¹⁴ Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan yang menimbulkan cacat permanen bukan hanya persoalan individu, tetapi menyangkut tanggung jawab hukum terhadap pemulihan dan keadilan bagi korban. Titik persoalan hukum muncul ketika

⁸ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* Jakarta: Rineka Cipta, 2015, hlm. 198.

⁹ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310.

¹⁰ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 45.

¹¹ Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 90.

¹² P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014, hlm. 493.

¹³ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310 ayat (3).

¹⁴ Arif Gosita, *Masalah Korban Kejahatan* Jakarta: Akademika Pressindo, 1993, hlm. 27.

hakim harus menilai apakah akibat yang terjadi benar-benar memenuhi kualifikasi luka berat serta memiliki hubungan kausal dengan kelalaian pelaku. Penentuan ini memerlukan analisis medis, pembuktian melalui *visum et repertum*, serta penilaian terhadap fakta persidangan. Tanpa pembuktian yang jelas, pemberatan pidana berdasarkan akibat luka berat tidak dapat diterapkan.

Meskipun pengaturan mengenai kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian telah diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penerapannya tidak selalu sederhana. Penegakan hukum pada perkara kecelakaan lalu lintas menuntut ketelitian dalam membuktikan unsur kesalahan, hubungan sebab akibat, serta kualifikasi akibat yang ditimbulkan. Hakim tidak cukup hanya memastikan bahwa kecelakaan terjadi, tetapi harus menilai apakah kecelakaan tersebut benar-benar merupakan konsekuensi dari kelalaian yang dapat dipersalahkan secara pidana. Salah satu persoalan penting terletak pada pembuktian hubungan kausal antara perbuatan pengemudi dan akibat yang timbul. Moeljatno menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana mensyaratkan adanya hubungan sebab akibat yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.¹⁵ Tanpa hubungan tersebut, akibat yang terjadi tidak dapat dibebankan kepada pelaku. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas, pembuktian kausalitas sering melibatkan analisis teknis mengenai cara berkendara, kondisi kendaraan, serta situasi jalan pada saat kejadian.

Keberadaan UULLAJ sebagai hukum pidana khusus juga menimbulkan persoalan sistematis dalam kaitannya dengan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Secara doktrinal berlaku asas *lex specialis derogat legi generali*, sehingga ketentuan khusus pada UULLAJ mengesampingkan pengaturan umum dalam KUHP apabila mengatur materi yang sama.¹⁶ Namun, asas-asas umum mengenai kesalahan dan pertanggungjawaban tetap bersumber pada doktrin hukum pidana yang berkembang melalui KUHP dan literatur hukum pidana. Oleh sebab itu, penerapan Pasal 310 UULLAJ tetap memerlukan penafsiran berdasarkan prinsip umum hukum pidana.

Selain aspek pidana, kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka berat atau cacat permanen juga memiliki dimensi perdata berupa

hak korban atas ganti kerugian. Pasal 234 dan Pasal 236 UULLAJ mengatur tanggung jawab pengemudi dan pemilik kendaraan terhadap kerugian yang ditimbulkan.¹⁷ Namun, pertanggungjawaban perdata berbeda dari pertanggungjawaban pidana. Ranah pidana berfokus pada pembuktian kesalahan dan penjatuhan sanksi, sedangkan ranah perdata berorientasi pada pemulihan kerugian. Penelitian ini membatasi diri pada aspek pidana, khususnya analisis unsur kelalaian sebagai dasar pemidanaan. Dalam perspektif kebijakan hukum pidana, pengaturan mengenai kelalaian pada kecelakaan lalu lintas mencerminkan upaya negara untuk melindungi kepentingan hukum berupa keselamatan jiwa dan keutuhan tubuh manusia. Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa hukum pidana berfungsi sebagai sarana perlindungan terhadap kepentingan hukum masyarakat, terutama terhadap nilai-nilai fundamental seperti nyawa dan keselamatan manusia.¹⁸ Oleh karena itu, pemidanaan atas kelalaian tidak dimaksudkan sebagai respons terhadap setiap peristiwa yang merugikan, melainkan hanya terhadap perbuatan yang memenuhi standar kesalahan yang dapat dipersalahkan secara yuridis. Perkembangan mobilitas masyarakat modern menuntut standar kehati-hatian yang semakin tinggi. Pengemudi tidak hanya diwajibkan mematuhi rambu lalu lintas, tetapi juga menjaga konsentrasi penuh serta mampu mengantisipasi risiko yang dapat timbul sewaktu-waktu. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia menunjukkan bahwa faktor manusia masih menjadi penyebab dominan kecelakaan lalu lintas nasional, termasuk akibat kurang konsentrasi dan kelelahan saat mengemudi.¹⁹ Fakta ini memperlihatkan bahwa kelalaian bukan sekadar persoalan teknis, tetapi berkaitan dengan sikap dan tanggung jawab sosial pengguna jalan. Di sisi lain, penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas sering menghadapi dilema antara pendekatan represif dan preventif. Hukum pidana memang berfungsi sebagai sarana penjeratan dan pencegahan umum, namun juga memiliki fungsi edukatif dalam membentuk budaya tertib berlalu lintas. Andi Hamzah menegaskan bahwa pemidanaan harus ditempatkan sebagai upaya terakhir (*ultimum*

¹⁵ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* Jakarta: Rineka Cipta, 2015, hlm. 212.

¹⁶ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 45.

¹⁷ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 234 dan Pasal 236.

¹⁸ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 23.

¹⁹ Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia, *Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Nasional*, edisi terbaru Jakarta: Korlantas Polri.

remedium) yang tetap berlandaskan pada prinsip kesalahan.²⁰ Dengan demikian, analisis terhadap kelalaian harus dilakukan secara cermat agar tidak setiap kecelakaan otomatis dikualifikasikan sebagai tindak pidana.

Permasalahan yuridis lainnya terletak pada konsistensi penerapan Pasal 310 UULLAJ dalam praktik peradilan. Perbedaan penafsiran mengenai tingkat kelalaian dan kualifikasi luka berat dapat menimbulkan ketidakpastian hukum apabila tidak disertai argumentasi yang jelas. Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa kepastian hukum menuntut konsistensi dan rasionalitas dalam penafsiran norma.²¹ Oleh sebab itu, kajian terhadap putusan pengadilan menjadi penting untuk menilai bagaimana norma diterapkan secara konkret. Dalam perkara yang mengakibatkan cacat permanen, analisis menjadi semakin kompleks karena hakim harus mengintegrasikan aspek medis, aspek kausalitas, serta aspek kesalahan dalam satu konstruksi pertimbangan hukum. Cacat permanen bukan hanya persoalan fisik, tetapi perubahan kondisi hidup korban secara menyeluruh. Arif Gosita menjelaskan bahwa korban yang mengalami kerusakan tubuh permanen menghadapi dampak sosial dan psikologis yang berkelanjutan.²² Oleh karena itu, pengujian terhadap unsur kelalaian dan kualifikasi luka berat memerlukan ketelitian yang lebih tinggi dibandingkan perkara yang hanya menimbulkan kerusakan materiil.

Kompleksitas tersebut menjadi semakin nyata pada perkara yang mengakibatkan luka berat berupa cacat permanen. Akibat yang bersifat menetap menuntut analisis lebih mendalam terhadap tingkat kelalaian pelaku serta pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana. Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim merupakan salah satu perkara yang relevan untuk dikaji. Dalam perkara tersebut, pengadilan menilai adanya kelalaian pengemudi yang mengakibatkan korban mengalami cedera tulang belakang hingga menimbulkan kelumpuhan permanen. Putusan tersebut menghadirkan persoalan yuridis mengenai bagaimana hakim menilai unsur kelalaian, membuktikan hubungan sebab akibat, serta mengkualifikasikan akibat sebagai luka berat menurut hukum pidana.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan hukum terhadap tindak pidana lalu lintas karena kelalaian yang menyebabkan korban cacat permanen?
2. Bagaimana penerapan hukum terhadap kasus tindak pidana lalu lintas dengan kelalaian menyebabkan korban cacat permanen dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian Yuridis normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum terhadap Tindak Pidana Lalu Lintas karena Kelalaian yang Menyebabkan Korban Cacat Permanen

Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP mengatur pertanggungjawaban atas akibat kematian atau luka berat yang disebabkan oleh kealpaan.²³ Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa sistem hukum pidana Indonesia sejak awal telah menerima kelalaian sebagai bentuk kesalahan yang dapat dikenai pidana. Pengakuan yang sama tercermin pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 secara eksplisit menyebut frasa “karena kelalaiannya”, sehingga menegaskan bahwa bentuk kesalahan yang dimaksud adalah culpa.²⁴ Ketentuan ini memberikan dasar hukum yang jelas bagi pemidanaan terhadap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan luka berat atau cacat permanen. Namun demikian, asas *geen straf zonder schuld* tetap mengharuskan pembuktian bahwa pelaku benar-benar melanggar kewajiban kehati-hatian. Teguh Prasetyo menyatakan bahwa pemidanaan tidak boleh didasarkan semata pada beratnya akibat, tetapi harus didukung pembuktian adanya kesalahan yang dapat dicela secara normatif.²⁵ Oleh sebab itu, pada perkara kecelakaan lalu lintas, hakim harus menilai apakah pengemudi bertindak di bawah standar kewajaran yang ditentukan hukum.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat ditegaskan bahwa pertanggungjawaban pidana atas kelalaian memiliki legitimasi kuat dalam sistem hukum pidana Indonesia. Asas *geen straf zonder schuld* tidak meniadakan pemidanaan atas kelalaian, melainkan menjamin bahwa pidana

²⁰ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana* Jakarta: Rineka Cipta, 2010, hlm. 142.

²¹ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum* Yogyakarta: Liberty, 2009, hlm. 57.

²² Arif Gosita, *Masalah Korban Kejahatan* Jakarta: Akademika Pressindo, 2004, hlm. 89.

²³ Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 359 dan Pasal 360.

²⁴ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310.

²⁵ Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana* Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2017, hlm. 103.

dijatuhkan secara adil dan proporsional. Landasan ini menjadi titik tolak untuk menilai pertanggungjawaban pidana pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cacat permanen.

Pengaturan mengenai kelalaian sebagai dasar pertanggungjawaban pidana telah lama dikenal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. KUHP mengatur secara eksplisit delik yang timbul akibat kealpaan, khususnya melalui Pasal 359 dan Pasal 360. Ketentuan ini menunjukkan bahwa sistem hukum pidana Indonesia mengakui kelalaian sebagai bentuk kesalahan yang dapat dikenai pidana, sepanjang memenuhi unsur-unsur yang ditentukan undang-undang. Pasal 359 KUHP menyatakan bahwa barang siapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun. Ketentuan ini menegaskan bahwa akibat berupa kematian yang ditimbulkan tanpa adanya niat tetap dapat menimbulkan pertanggungjawaban pidana apabila disebabkan oleh kealpaan pelaku. Sementara itu, Pasal 360 KUHP mengatur dua bentuk akibat karena kealpaan, yaitu luka berat dan luka sedemikian rupa sehingga menimbulkan penyakit atau halangan untuk menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian.

Struktur pasal ini menunjukkan bahwa hukum pidana membedakan tingkat akibat yang ditimbulkan oleh kelalaian. Semakin berat akibatnya, semakin besar ancaman pidananya. Keberadaan Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP memperlihatkan bahwa kelalaian bukan merupakan konsep baru yang diperkenalkan oleh undang-undang sektoral seperti UULLAJ. Sejak awal, KUHP telah memberikan dasar normatif bahwa akibat serius yang timbul karena kurangnya kehati-hatian dapat dipidana. Dengan demikian, delik kelalaian pada kecelakaan lalu lintas memiliki akar konseptual yang kuat dalam hukum pidana umum. Keberadaan Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP menunjukkan bahwa delik kealpaan memiliki struktur yang berbeda dari delik kesengajaan. Pada delik *culpa*, fokus pembuktian terletak pada pelanggaran kewajiban kehati-hatian dan keterkaitan antara kelalaian tersebut dengan akibat yang timbul. Simons mengemukakan bahwa pada delik kealpaan, kesalahan tidak terletak pada kehendak untuk menimbulkan akibat, tetapi pada kegagalan mencegah akibat yang seharusnya dapat dihindari. Struktur ini menegaskan bahwa hukum pidana Indonesia sejak awal telah menerima pertanggungjawaban atas akibat yang tidak dikehendaki, sepanjang akibat tersebut dapat diperkirakan secara wajar. Oleh karena itu,

penerapan Pasal 310 UULLAJ bukanlah perluasan baru, melainkan kelanjutan dari konstruksi culpa dalam KUHP.

Penafsiran terhadap istilah “luka berat” dalam Pasal 360 KUHP tidak dapat dilepaskan dari Pasal 90 KUHP. Pasal tersebut memberikan kriteria mengenai apa yang dimaksud dengan luka berat, antara lain kehilangan salah satu pancaindra, cacat berat, lumpuh, gangguan daya pikir selama lebih dari empat minggu, atau luka yang tidak dapat sembuh dengan sempurna. Rumusan ini menegaskan bahwa luka berat tidak semata diukur dari intensitas rasa sakit, tetapi dari dampak terhadap fungsi tubuh dan kualitas hidup korban. Lamintang menjelaskan bahwa Pasal 90 KUHP berfungsi sebagai pedoman untuk menilai berat ringannya akibat yang timbul, sehingga hakim memiliki standar objektif dalam menentukan kualifikasi luka.²⁶ Dengan adanya rumusan ini, penilaian mengenai luka berat tidak diserahkan sepenuhnya pada persepsi subjektif, melainkan pada kriteria hukum yang jelas.

Relevansi Pasal 90 KUHP menjadi sangat penting ketika suatu peristiwa kelalaian menimbulkan cacat permanen. Cacat berat atau kelumpuhan yang bersifat tetap termasuk dalam kategori luka berat menurut pasal tersebut. Oleh sebab itu, setiap analisis mengenai kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan disabilitas permanen harus merujuk pada ketentuan Pasal 90 KUHP sebagai dasar konseptual. Hubungan antara KUHP dan UULLAJ bersifat sistematis. UULLAJ sebagai hukum pidana khusus mengatur peristiwa kecelakaan lalu lintas secara spesifik, tetapi konsep dasar mengenai kesalahan dan luka berat tetap bertumpu pada KUHP. Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa hukum pidana khusus tidak dapat dilepaskan dari asas dan konsep dasar hukum pidana umum.²⁷ Dengan demikian, Pasal 310 UULLAJ harus dipahami sebagai pengaturan khusus yang berdiri di atas fondasi yang telah dibangun oleh KUHP.

Secara normatif, dapat disimpulkan bahwa pengaturan delik kelalaian dalam KUHP memberikan legitimasi awal bagi pemidanaan akibat kealpaan. Pasal 359 dan Pasal 360 mengakui bahwa akibat kematian maupun luka berat karena kurangnya kehati-hatian merupakan perbuatan yang dapat dipidana. Pasal 90 menyediakan definisi operasional mengenai luka berat yang menjadi acuan dalam berbagai delik, termasuk delik lalu lintas. Landasan normatif ini

²⁶ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014, hlm. 493.

²⁷ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 45.

penting sebelum menganalisis ketentuan Pasal 310 UULLAJ. Dengan memahami bahwa konsep luka berat berasal dari KUHP, analisis terhadap kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cacat permanen dapat dilakukan secara konsisten dan sistematis sesuai struktur hukum pidana Indonesia.

Pengaturan mengenai kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian tidak hanya terdapat dalam KUHP, tetapi juga diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Kehadiran undang-undang ini menunjukkan adanya kebutuhan pengaturan yang lebih spesifik terhadap aktivitas lalu lintas yang memiliki karakteristik tersendiri dan berisiko tinggi terhadap keselamatan publik. Pasal 310 UULLAJ mengatur secara bertingkat pertanggungjawaban pidana berdasarkan akibat yang ditimbulkan oleh kelalaian pengemudi. Ayat (1) mengatur kerusakan kendaraan dan/atau barang, ayat (2) mengatur luka ringan, ayat (3) mengatur luka berat, dan ayat (4) mengatur kematian. Struktur berjenjang ini mencerminkan asas proporsionalitas antara akibat dan sanksi pidana. Semakin berat akibat yang timbul, semakin besar ancaman pidana yang dapat dijatuhkan. Rumusan “karena kelalaiannya” dalam Pasal 310 menegaskan bahwa bentuk kesalahan yang dimaksud adalah *culpa*. Artinya, undang-undang secara eksplisit mengakui bahwa kecelakaan yang terjadi akibat kurangnya kehati-hatian dapat menimbulkan pertanggungjawaban pidana. Ketentuan ini sekaligus memperjelas bahwa tidak setiap kecelakaan merupakan tindak pidana, melainkan hanya kecelakaan yang terbukti disebabkan oleh kelalaian yang dapat dipersalahkan.

Secara sistematis, UULLAJ merupakan hukum pidana khusus (*lex specialis*), sedangkan KUHP berfungsi sebagai hukum pidana umum (*lex generalis*). Penerapan asas *lex specialis derogat legi generali* berarti bahwa ketentuan khusus dalam UULLAJ mengesampingkan ketentuan umum KUHP apabila mengatur hal yang sama.²⁸ Oleh sebab itu, ketika terjadi kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian yang mengakibatkan luka berat, dasar hukum yang digunakan adalah Pasal 310 ayat (3) UULLAJ, bukan Pasal 360 KUHP. Meskipun demikian, penerapan asas *lex specialis* tidak berarti memutus hubungan dengan KUHP. Konsep dasar mengenai kesalahan, kausalitas, dan kualifikasi luka berat tetap bersumber pada doktrin dan ketentuan

KUHP. Dengan kata lain, UULLAJ memperinci ruang lingkup peristiwa lalu lintas, sedangkan KUHP menyediakan fondasi konseptual mengenai struktur delik dan pertanggungjawaban pidana. Barda Nawawi Arief menegaskan bahwa hukum pidana khusus tetap bertumpu pada asas dan teori hukum pidana umum.²⁹ Penerapan asas *lex specialis derogat legi generali* dalam hubungan antara KUHP dan UULLAJ harus dipahami secara sistematis, bukan semata-mata formal. Sudikno Mertokusumo menjelaskan bahwa asas tersebut bertujuan menjaga konsistensi sistem hukum agar norma yang lebih khusus diterapkan pada peristiwa yang secara spesifik diatur.³⁰ Namun demikian, norma khusus tidak berdiri di ruang hampa. Ia tetap harus ditafsirkan berdasarkan asas umum hukum pidana. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, UULLAJ memperinci ruang lingkup peristiwa dan akibat, sedangkan KUHP menyediakan fondasi konseptual mengenai kesalahan, akibat, dan kausalitas. Dengan demikian, hubungan antara keduanya bersifat komplementer. UULLAJ tidak menggantikan KUHP, tetapi mengoperasionalkan prinsip-prinsip umum tersebut dalam konteks lalu lintas sebagai ruang publik yang berisiko tinggi. Pendekatan sistematis ini penting agar penerapan Pasal 310 ayat (3) tidak dilepaskan dari prinsip pertanggungjawaban pidana yang telah mapan. Tanpa landasan tersebut, pemidanaan atas kelalaian berpotensi bergeser menjadi bentuk tanggung jawab mutlak (*strict liability*), yang tidak dikenal dalam konstruksi delik kealpaan pada hukum pidana Indonesia.

Karakter khusus tindak pidana lalu lintas terletak pada objek perlindungannya, yaitu keselamatan pengguna jalan. Jalan raya merupakan ruang publik yang digunakan secara kolektif, sehingga kelalaian satu pihak berpotensi membahayakan banyak orang. Oleh karena itu, negara memberikan perhatian khusus melalui pengaturan sektoral. Artikel dalam Jurnal *Ius Quia Iustum* menekankan bahwa hukum pidana lalu lintas berfungsi sebagai instrumen pengendalian risiko sosial akibat mobilitas modern, sehingga pendekatannya bersifat preventif sekaligus represif. Selain itu, UULLAJ tidak hanya mengatur sanksi pidana, tetapi juga kewajiban dan standar perilaku pengemudi. Ketentuan mengenai kewajiban mengemudi dengan wajar dan penuh konsentrasi tercantum dalam Pasal 106 ayat (1) UULLAJ. Norma ini menjadi tolok ukur objektif untuk menilai apakah

²⁸ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 45.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum* Yogyakarta: Liberty, 2009, hlm. 63.

seorang pengemudi telah melanggar kewajiban kehati-hatian. Apabila pelanggaran tersebut menimbulkan luka berat, maka Pasal 310 ayat (3) dapat diterapkan. Dengan demikian, pengaturan khusus dalam UULLAJ memperjelas ruang lingkup dan konsekuensi hukum atas kelalaian dalam berlalu lintas. Ketentuan tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan terintegrasi dengan struktur hukum pidana yang lebih luas. Pemahaman terhadap asas *lex specialis* dan hubungan sistematis antara KUHP dan UULLAJ menjadi penting sebelum menilai penerapan pasal pada perkara konkret. Landasan normatif ini memberikan kerangka hukum yang jelas untuk menganalisis apakah suatu kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cacat permanen telah memenuhi unsur Pasal 310 ayat (3) UULLAJ. Dengan fondasi tersebut, pembahasan selanjutnya dapat diarahkan pada konstruksi hukum mengenai akibat berupa cacat permanen sebagai bentuk luka berat dalam konteks tindak pidana lalu lintas.

Pengaturan mengenai kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian yang mengakibatkan luka berat tidak dapat dilepaskan dari konstruksi hukum mengenai akibat yang ditimbulkan. Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dikenai pidana penjara paling lama lima tahun dan/atau denda paling banyak sepuluh juta rupiah. Ketentuan ini menunjukkan bahwa akibat berupa luka berat merupakan unsur esensial yang menentukan penerapan pasal tersebut. Meskipun UULLAJ tidak merumuskan secara rinci pengertian luka berat, penafsiran terhadap istilah tersebut merujuk pada Pasal 90 KUHP. Pasal ini memberikan parameter objektif mengenai kategori luka berat, antara lain kehilangan salah satu pancaindra, cacat berat, kelumpuhan, gangguan daya pikir selama lebih dari empat minggu, serta luka yang tidak dapat sembuh dengan sempurna. Rumusan ini berfungsi sebagai standar hukum untuk menghindari penafsiran yang subjektif dalam menentukan berat ringannya akibat.

Cacat permanen termasuk dalam kategori luka berat apabila memenuhi kriteria cacat berat atau keadaan yang tidak dapat sembuh secara sempurna. Cacat permanen berarti adanya kerusakan fungsi tubuh yang bersifat tetap dan tidak dapat dipulihkan melalui pengobatan. Keadaan ini dapat berupa kelumpuhan, gangguan saraf permanen, kehilangan anggota badan, atau kondisi lain yang secara medis dinyatakan irreversibel. Dari sudut pandang hukum pidana, keadaan tersebut mencerminkan hilangnya atau

berkurangnya fungsi organ tubuh secara signifikan. Penentuan apakah suatu kondisi termasuk luka berat tidak semata bergantung pada istilah medis, melainkan pada dampaknya terhadap fungsi tubuh korban. Lamintang menegaskan bahwa luka berat harus dinilai berdasarkan akibat yang timbul terhadap kemampuan korban menjalankan aktivitas secara normal.³¹ Oleh karena itu, analisis hukum harus memperhatikan bukti medis, tetapi tetap berlandaskan kriteria normatif Pasal 90 KUHP. Kualifikasi cacat permanen sebagai luka berat juga berkaitan dengan prinsip proporsionalitas dalam hukum pidana. Akibat yang bersifat permanen menunjukkan tingkat kerugian yang lebih serius dibanding luka sementara. Hukum memberikan reaksi yang lebih berat terhadap akibat yang mengurangi kualitas hidup korban secara menetap.

Pendekatan ini sejalan dengan fungsi hukum pidana sebagai sarana perlindungan terhadap keselamatan dan keutuhan tubuh manusia. Selain aspek akibat, hubungan sebab akibat antara kelalaian pengemudi dan cacat permanen harus dibuktikan secara jelas. Moeljatno menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana mensyaratkan adanya hubungan kausal antara perbuatan dan akibat yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.³² Artinya, cacat permanen harus merupakan konsekuensi langsung dari pelanggaran kewajiban kehati-hatian yang dilakukan pelaku, bukan akibat yang timbul karena faktor lain yang berdiri sendiri.

Pembuktian akibat luka berat memerlukan alat bukti yang sah menurut KUHP, terutama keterangan ahli dan visum et repertum. Pasal 183 KUHP menegaskan bahwa hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kecuali apabila dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah memperoleh keyakinan bahwa tindak pidana benar-benar terjadi dan terdakwa adalah pelakunya. Ketentuan ini menunjukkan bahwa kualifikasi luka berat tidak dapat didasarkan pada asumsi, melainkan harus melalui pembuktian yang cermat. Dengan demikian, konstruksi hukum mengenai cacat permanen sebagai luka berat bertumpu pada tiga aspek utama: pertama, kriteria normatif Pasal 90 KUHP; kedua, hubungan kausal antara kelalaian dan akibat; ketiga, pembuktian yang memenuhi standar hukum acara pidana. Ketiga aspek tersebut menjadi parameter objektif sebelum menilai penerapan Pasal 310 ayat (3)

³¹ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014, hlm. 493.

³² Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* Jakarta: Rineka Cipta, 2015, hlm. 212.

UULLAJ pada perkara konkret.

Landasan normatif ini penting untuk memastikan bahwa pemidanaan atas kelalaian yang mengakibatkan cacat permanen dilakukan secara sah dan proporsional. Dengan memahami struktur hukum mengenai luka berat dan hubungan kausalitas, analisis selanjutnya dapat diarahkan pada penerapan norma tersebut terhadap kasus yang menjadi objek penelitian.

B. Penerapan Hukum Terhadap Kasus Tindak Pidana Lalu Lintas Dengan Kelalaian Menyebabkan Korban Cacat Permanen Dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim

Perkara ini diperiksa dan diputus oleh Pengadilan Negeri Jakarta Timur melalui Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim dengan terdakwa Gaung Sabda Alam Muhammad. Perkara berawal dari peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tanggal 8 Desember 2019 di ruas Tol Jagorawi dan mengakibatkan korban Edelenyi Laura Anna mengalami cedera serius.³³ Fakta hukum yang terungkap di persidangan menunjukkan bahwa pada saat kejadian terdakwa mengemudikan kendaraan bermotor roda empat dengan korban sebagai penumpang. Keterangan saksi yang diperiksa di bawah sumpah menerangkan bahwa terdakwa berada dalam posisi sebagai pengendali kendaraan dan tidak terdapat pihak lain yang mengemudikan kendaraan tersebut. Korban berada dalam kendaraan sebagai penumpang dan menggunakan sabuk pengaman.

Persidangan juga mengungkap bahwa sebelum kejadian, terdakwa bersama korban berada di sebuah tempat hiburan malam dan mengonsumsi minuman beralkohol. Setelah itu, sekitar pukul 03.00 WIB, terdakwa melanjutkan perjalanan melalui ruas Tol Jagorawi. Dalam perjalanan tersebut terdakwa mengalami kondisi mengantuk berat (*microsleep*). Ketika tersadar dan melihat kendaraan di depannya, terdakwa melakukan tindakan membanting setir secara tiba-tiba sehingga kendaraan kehilangan kendali dan terbalik.³⁴

Akibat kecelakaan tersebut, korban mengalami cedera saraf tulang belakang (*spinal cord injury*) yang berdampak pada fungsi gerak tubuh. Fakta ini dibuktikan melalui keterangan ahli medis serta alat bukti surat berupa *visum et*

repertum dan rekam medis yang diajukan di persidangan. Dokumen medis menunjukkan bahwa korban mengalami kelumpuhan pada bagian kaki yang bersifat permanen. Dalam proses pembuktian, majelis hakim berpedoman pada ketentuan Pasal 183 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana yang mensyaratkan bahwa hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kecuali apabila dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah memperoleh keyakinan bahwa tindak pidana benar-benar terjadi dan terdakwa adalah pelakunya. Jenis alat bukti yang sah diatur dalam Pasal 184 ayat (1) KUHAP, yang meliputi keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk, dan keterangan terdakwa. Fakta hukum dalam perkara ini dibangun dari kombinasi alat bukti tersebut. Atas peristiwa tersebut, Penuntut Umum mendakwa terdakwa melanggar Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal tersebut mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun dan/atau denda paling banyak sepuluh juta rupiah.

Berdasarkan rumusan tersebut, unsur-unsur yang harus dibuktikan oleh Penuntut Umum dalam perkara ini adalah:

- a) Mengemudikan kendaraan bermotor;
- b) Karena kelalaiannya;
- c) Mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
- d) Dengan korban luka berat.

Seluruh fakta yang terungkap dalam persidangan kemudian diuji terhadap keempat unsur tersebut guna menentukan ada atau tidaknya pertanggungjawaban pidana terdakwa. Oleh karena itu, pembahasan selanjutnya akan difokuskan pada pengujian setiap unsur pasal berdasarkan fakta hukum yang telah terbukti di persidangan.

Unsur pertama dalam Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah “mengemudikan kendaraan bermotor”. Unsur ini mensyaratkan bahwa pelaku berada dalam posisi sebagai pengendali kendaraan bermotor pada saat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan fakta hukum yang terungkap di persidangan sebagaimana tercantum dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim, terdakwa Gaung Sabda Alam Muhammad terbukti mengemudikan kendaraan bermotor roda empat pada tanggal 8 Desember 2019 di ruas Tol Jagorawi. Keterangan saksi yang diperiksa di bawah sumpah menerangkan bahwa terdakwa berada di kursi pengemudi dan memegang kendali atas kendaraan

³³ Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim.

³⁴ *Ibid.*

pada saat kejadian. Tidak terdapat fakta yang menunjukkan adanya pihak lain yang mengendalikan kendaraan tersebut.

Keterangan terdakwa sendiri di persidangan memperkuat fakta tersebut. Terdakwa mengakui bahwa ia mengemudikan kendaraan setelah meninggalkan tempat hiburan malam dan melanjutkan perjalanan melalui jalan tol sekitar pukul 03.00 WIB. Terdakwa juga menjelaskan bahwa sebelum kecelakaan terjadi, ia mengalami kondisi mengantuk berat (*microsleep*) dan kemudian membanting setir setelah tersadar. Pernyataan ini secara langsung menunjukkan bahwa terdakwa berada dalam posisi sebagai pengemudi yang memiliki kendali penuh atas kendaraan. Selain itu, korban dalam perkara ini berada pada posisi sebagai penumpang dan menggunakan sabuk pengaman. Fakta ini menegaskan bahwa tanggung jawab pengendalian kendaraan sepenuhnya berada pada terdakwa sebagai pengemudi. Tidak ditemukan keadaan yang menunjukkan bahwa penguasaan kendaraan berada di luar kendali terdakwa sebelum terjadinya *microsleep*.

Secara normatif, pengemudi kendaraan bermotor adalah orang yang mengoperasikan kendaraan dan bertanggung jawab atas pengendalian serta keselamatan kendaraan tersebut di jalan. Kewajiban ini ditegaskan dalam Pasal 106 ayat (1) UULLAJ yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi.³⁵ Dengan demikian, sejak terdakwa berada di posisi pengemudi dan menjalankan kendaraan di jalan tol, kewajiban hukum melekat pada dirinya.

Berdasarkan keseluruhan fakta tersebut, dapat disimpulkan bahwa unsur “mengemudikan kendaraan bermotor” telah terbukti secara sah dan meyakinkan. Fakta persidangan menunjukkan bahwa terdakwa secara aktif mengendalikan kendaraan pada saat terjadinya kecelakaan, sehingga memenuhi unsur pertama dalam Pasal 310 ayat (3) UULLAJ.

Unsur “karena kelalaiannya” merupakan unsur utama dalam Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Unsur ini mensyaratkan adanya kesalahan berupa kealpaan (*culpa*), yaitu sikap kurang hati-hati yang menyimpang dari kewajiban kehati-hatian yang seharusnya dipatuhi oleh setiap pengemudi kendaraan bermotor.

a) Fakta Persidangan yang Relevan dengan

Kelalaian

Berdasarkan fakta hukum yang terungkap di persidangan, terdakwa sebelum mengemudi berada di sebuah tempat hiburan malam dan mengonsumsi minuman beralkohol.³⁶ Setelah itu, sekitar pukul 03.00 WIB, terdakwa tetap melanjutkan perjalanan melalui ruas Tol Jagorawi. Dalam perjalanan tersebut terdakwa mengalami kondisi mengantuk berat (*microsleep*). Ketika tersadar dan melihat kendaraan di depannya, terdakwa secara refleks membanting setir sehingga kendaraan kehilangan kendali dan terbalik.

Fakta-fakta tersebut menunjukkan dua keadaan penting:

1. Terdakwa mengemudi dalam kondisi yang berpotensi menurunkan konsentrasi (setelah konsumsi alkohol dan pada waktu dini hari).
2. Terdakwa tetap mengemudi meskipun berada dalam keadaan lelah dan mengantuk berat.

Kedua keadaan tersebut menjadi dasar untuk menilai ada atau tidaknya pelanggaran terhadap kewajiban kehati-hatian.

- b) Pelanggaran terhadap Standar Kehati-hatian
- Pasal 106 ayat (1) UULLAJ mewajibkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor untuk mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi. Kewajiban ini merupakan standar objektif yang harus dipenuhi oleh setiap pengemudi. Mengemudi pada dini hari setelah mengonsumsi alkohol dan dalam kondisi mengantuk berat menunjukkan bahwa terdakwa tidak memenuhi kewajiban untuk menjaga konsentrasi secara optimal. Risiko kehilangan kesadaran sesaat (*microsleep*) merupakan risiko yang secara umum diketahui oleh setiap pengemudi. Oleh karena itu, tindakan tetap mengemudi dalam kondisi tersebut merupakan penyimpangan dari standar kewajaran yang diwajibkan hukum.
- c) Klasifikasi Jenis Kelalaian

Dalam doktrin hukum pidana, kelalaian dibedakan menjadi *bewuste culpa* (kelalaian sadar) dan *onbewuste culpa* (kelalaian tidak sadar).³⁷

1. *Bewuste culpa* terjadi apabila pelaku menyadari adanya kemungkinan akibat berbahaya, tetapi dengan ringan berharap akibat tersebut tidak akan terjadi.
2. *Onbewuste culpa* terjadi apabila pelaku tidak membayangkan kemungkinan

³⁵ Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014, hlm. 309.

akibat, padahal secara objektif ia seharusnya dapat memperkirakannya.

Berdasarkan fakta persidangan, terdakwa menyadari bahwa ia telah mengonsumsi alkohol dan mengemudi pada waktu dini hari yang berpotensi menimbulkan kelelahan. Risiko mengantuk dan hilangnya konsentrasi bukanlah risiko yang tidak dikenal. Dengan tetap melanjutkan perjalanan dalam kondisi demikian, terdakwa secara sadar menempatkan dirinya dalam situasi berisiko. Dengan demikian, bentuk kelalaian dalam perkara ini lebih tepat dikualifikasikan sebagai *bewuste culpa*, karena terdakwa mengetahui adanya kemungkinan bahaya, tetapi tetap melanjutkan perbuatannya dengan asumsi bahwa akibat tersebut tidak akan terjadi. Selain itu, kelalaian tersebut dapat dinilai sebagai *culpa lata* atau kelalaian berat. Mengemudi di jalan tol dengan potensi kecepatan tinggi dalam keadaan mengantuk setelah konsumsi alkohol merupakan penyimpangan serius dari standar kehati-hatian. Kelalaian tersebut tidak bersifat ringan, melainkan menunjukkan pengabaian yang nyata terhadap keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

d) Hubungan Sebab Akibat

Unsur kelalaian juga mensyaratkan adanya hubungan sebab akibat antara perbuatan dan kecelakaan yang terjadi. Dalam perkara ini, kecelakaan terjadi setelah terdakwa mengalami *microsleep* dan membanting setir secara tiba-tiba. Tidak ditemukan fakta lain dalam persidangan yang menunjukkan adanya sebab lain di luar tindakan terdakwa yang memicu kecelakaan tersebut.³⁸ Dengan menggunakan pendekatan *adequate cause*, tindakan terdakwa layak dinilai sebagai sebab yang secara wajar menimbulkan kecelakaan. Mengemudi dalam kondisi kehilangan konsentrasi secara umum dapat menyebabkan hilangnya kendali kendaraan. Oleh karena itu, kecelakaan yang terjadi merupakan akibat yang dapat diperkirakan secara objektif dari kelalaian tersebut.

e) Kesimpulan Unsur Kelalaian

Berdasarkan fakta persidangan dan pengujian normatif terhadap standar kehati-hatian, dapat disimpulkan bahwa unsur “karena kelalaiannya” telah terbukti secara sah dan meyakinkan. Kelalaian terdakwa dalam perkara ini dapat dikategorikan sebagai *bewuste culpa* yang bersifat berat (*culpa lata*),

karena terdakwa secara sadar tetap mengemudi dalam kondisi berisiko dan mengabaikan kewajiban kehati-hatian yang diwajibkan hukum.

Unsur ini mensyaratkan adanya hubungan sebab akibat antara kelalaian terdakwa dan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Berdasarkan fakta hukum yang terungkap di persidangan, kecelakaan terjadi setelah terdakwa mengalami *microsleep* dan kemudian membanting setir secara tiba-tiba ketika tersadar melihat kendaraan di depannya.³⁹ Tindakan tersebut menyebabkan kendaraan kehilangan kendali dan terbalik di ruas Tol Jagorawi. Tidak terdapat fakta yang menunjukkan adanya gangguan eksternal seperti kerusakan kendaraan, kondisi jalan yang tidak layak, atau tindakan pihak lain yang menjadi penyebab dominan kecelakaan. Rangkaian peristiwa tersebut menunjukkan adanya hubungan langsung antara kondisi mengemudi terdakwa dan terjadinya kecelakaan. Dengan menggunakan pendekatan sebab yang layak (*adequate cause*), tindakan mengemudi dalam kondisi mengantuk berat secara wajar dapat menimbulkan kehilangan kendali kendaraan. Oleh karena itu, kecelakaan yang terjadi merupakan konsekuensi yang dapat diperkirakan dari kelalaian terdakwa. Berdasarkan fakta dan pengujian tersebut, unsur “mengakibatkan kecelakaan lalu lintas” terbukti secara sah dan meyakinkan.

Unsur terakhir dalam Pasal 310 ayat (3) UULLAJ mensyaratkan adanya akibat berupa korban luka berat. Dalam perkara ini, fakta persidangan menunjukkan bahwa korban mengalami cedera saraf tulang belakang (*spinal cord injury*) yang mengakibatkan kelumpuhan pada bagian kaki. Fakta tersebut dibuktikan melalui keterangan ahli medis dan alat bukti surat berupa *visum et repertum* serta rekam medis. Penentuan kategori luka berat harus merujuk pada ketentuan hukum yang berlaku. Pasal 90 KUHP menyebutkan bahwa luka berat meliputi antara lain cacat berat, kelumpuhan, atau keadaan yang tidak dapat sembuh dengan sempurna. Selain itu, Pasal 229 ayat (4) UULLAJ menyatakan bahwa luka berat adalah luka yang mengakibatkan korban menderita cacat tetap atau memerlukan

³⁸ Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim.

³⁹ Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim.

perawatan dalam jangka waktu tertentu.

Kelumpuhan permanen yang dialami korban menunjukkan adanya hilangnya fungsi anggota tubuh secara menetap. Kondisi tersebut memenuhi kualifikasi cacat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 KUHP dan sejalan dengan klasifikasi luka berat dalam Pasal 229 ayat (4) UULLAJ. Akibat yang ditimbulkan tidak bersifat sementara, melainkan berdampak jangka panjang terhadap kualitas hidup korban. Fakta persidangan juga menunjukkan bahwa kondisi korban tidak hanya berupa cedera kepala ringan sebagaimana diagnosis awal, tetapi berkembang menjadi cedera saraf tulang belakang yang menyebabkan gangguan fungsi gerak secara permanen. Perkembangan medis ini ditegaskan oleh keterangan ahli di persidangan. Dengan demikian, penilaian mengenai luka berat tidak didasarkan pada asumsi, tetapi pada bukti medis yang sah. Berdasarkan pengujian terhadap fakta dan ketentuan hukum tersebut, unsur “dengan korban luka berat” telah terbukti secara sah dan meyakinkan.

Berdasarkan pengujian terhadap seluruh unsur Pasal 310 ayat (3) Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009, dapat disimpulkan bahwa:

1. Terdakwa terbukti mengemudikan kendaraan bermotor;
2. Terdakwa melakukan perbuatan karena kelalaiannya, yang dapat dikategorikan
3. sebagai *bewuste culpa* dan bersifat berat (*culpa lata*);
4. Kelalaian tersebut mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
5. Kecelakaan tersebut menimbulkan korban luka berat berupa kelumpuhan permanen.

Seluruh unsur delik terbukti berdasarkan fakta hukum yang terungkap di persidangan dan alat bukti yang sah sebagaimana diatur dalam Pasal 183 dan Pasal 184 KUHP. Dengan terpenuhinya seluruh unsur tersebut, pertanggungjawaban pidana terdakwa memiliki dasar hukum yang jelas sesuai Pasal 310 ayat (3) UULLAJ.

a) Kualifikasi Jenis Kelalaian

Majelis hakim dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim menyatakan bahwa terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (3) UULLAJ. Putusan tersebut didasarkan pada terpenuhinya seluruh unsur delik melalui alat bukti yang sah sebagaimana diatur dalam Pasal 183 dan Pasal 184 KUHP. Secara umum, pertimbangan hakim telah memenuhi struktur pembuktian yang sistematis, yaitu menguraikan fakta

persidangan, menguji setiap unsur pasal, dan menarik kesimpulan mengenai terpenuhinya unsur tindak pidana. Hakim juga telah mendasarkan pertimbangannya pada alat bukti keterangan saksi, keterangan ahli, surat, serta keterangan terdakwa yang saling bersesuaian. Majelis hakim menyatakan bahwa terdakwa melakukan kelalaian karena tidak menjalankan kewajiban kehati-hatian dalam mengemudi. Akan tetapi, dalam pertimbangan hukum tidak dijelaskan secara eksplisit bentuk kelalaian yang dilakukan, apakah termasuk *bewuste culpa* atau *onbewuste culpa*. Padahal, klasifikasi jenis kelalaian memiliki arti penting untuk menilai tingkat kesalahan dan derajat pencelaan terhadap pelaku. Berdasarkan fakta bahwa terdakwa tetap mengemudi setelah mengonsumsi alkohol dan dalam kondisi mengantuk, kelalaian tersebut lebih tepat dikategorikan sebagai *bewuste culpa*. Artinya, terdakwa mengetahui adanya risiko, tetapi tetap melanjutkan perbuatannya. Ketidadaan penjelasan eksplisit mengenai jenis kelalaian tidak menghilangkan terpenuhinya unsur delik, tetapi secara akademik menunjukkan bahwa pertimbangan hakim masih dapat diperdalam, khususnya terkait analisis bentuk kesalahan.

b) Analisis Kausalitas

Majelis hakim menyimpulkan bahwa kecelakaan terjadi akibat tindakan terdakwa yang mengalami *microsleep* dan membanting setir.⁴⁰ Kesimpulan ini secara faktual tepat, karena tidak ditemukan penyebab lain yang dominan dalam persidangan. Namun, pertimbangan tersebut belum secara eksplisit menguraikan teori hubungan sebab akibat yang digunakan. Dalam doktrin hukum pidana, hubungan kausal dapat dianalisis melalui teori *conditio sine qua non* atau *adequate cause*. Apabila menggunakan pendekatan sebab yang layak, maka tindakan mengemudi dalam kondisi kehilangan konsentrasi memang secara wajar dapat menimbulkan kecelakaan. Secara substansial, pertimbangan hakim telah mencerminkan adanya hubungan sebab akibat, meskipun tidak dirumuskan dalam istilah teoritis. Hal ini menunjukkan bahwa putusan telah tepat secara praktis, tetapi dapat diperkaya secara argumentatif apabila teori kausalitas dijelaskan secara eksplisit.

c) Kualifikasi Luka Berat

⁴⁰ Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim

Dalam pertimbangannya, majelis hakim menyatakan bahwa korban mengalami luka berat berupa kelumpuhan permanen akibat cedera saraf tulang belakang. Penilaian ini didasarkan pada keterangan ahli dan alat bukti medis yang sah. Kualifikasi tersebut telah sesuai dengan Pasal 90 KUHP yang menyebutkan bahwa cacat berat dan kelumpuhan termasuk kategori luka berat. Selain itu, Pasal 229 ayat (4) UULLAJ juga mengklasifikasikan luka berat sebagai luka yang mengakibatkan cacat tetap.⁴¹ Dengan demikian, dari sisi normatif, penetapan luka berat dalam perkara ini telah tepat dan memiliki dasar hukum yang jelas.

d) Proporsionalitas Pidana

Majelis hakim menjatuhkan pidana penjara selama 4 (empat) tahun 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp10.000.000,00 subsidair 2 (dua) bulan kurungan.⁴² Ancaman maksimum dalam Pasal 310 ayat (3) adalah 5 (lima) tahun penjara. Pidana yang dijatuhkan mendekati batas maksimum, yang menunjukkan bahwa hakim mempertimbangkan beratnya akibat berupa cacat permanen. Pertimbangan mengenai tidak adanya penyesalan yang mendalam dan kurangnya itikad baik terdakwa juga dijadikan faktor pemberat. Dari sudut pandang asas proporsionalitas, pidana tersebut dapat dinilai seimbang dengan akibat yang ditimbulkan. Cacat permanen merupakan akibat yang berdampak jangka panjang terhadap kehidupan korban, sehingga wajar apabila hakim menjatuhkan pidana yang relatif berat dalam batas yang diperkenankan undang-undang.

Berdasarkan analisis terhadap pertimbangan hakim, dapat disimpulkan bahwa penerapan Pasal 310 ayat (3) UULLAJ dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim telah sesuai dengan struktur hukum pidana. Seluruh unsur delik terbukti melalui alat bukti yang sah dan memenuhi standar pembuktian sebagaimana diatur dalam KUHP. Meskipun demikian, secara akademik pertimbangan hakim masih dapat diperdalam, khususnya dalam hal klasifikasi jenis kelalaian dan perumusan hubungan sebab akibat secara teoritis. Namun kekurangan tersebut tidak mengurangi keabsahan putusan, melainkan menunjukkan ruang pengembangan argumentasi hukum yang lebih komprehensif. Putusan ini

menegaskan bahwa kelalaian dalam berlalu lintas yang mengakibatkan cacat permanen dipandang sebagai perbuatan yang serius dan layak dikenai sanksi pidana. Pendekatan tersebut sejalan dengan fungsi hukum pidana sebagai sarana perlindungan terhadap keselamatan dan keutuhan tubuh manusia.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Secara umum, pertanggungjawaban pidana atas kelalaian telah diatur dalam Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP, sedangkan kualifikasi luka berat memperoleh dasar normatif dari Pasal 90 KUHP. Ketentuan tersebut menjadi fondasi konseptual bahwa akibat berupa cacat permanen atau kelumpuhan termasuk kategori luka berat yang dapat menimbulkan pemberatan pertanggungjawaban pidana. Secara khusus, Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat dapat dipidana. Penerapan ketentuan ini didasarkan pada asas *lex specialis derogat legi generali*, yang menempatkan UULLAJ sebagai pengaturan khusus dalam konteks kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, secara normatif pembedaan atas kelalaian yang menyebabkan cacat permanen memiliki dasar hukum yang sah dan terintegrasi dalam sistem hukum pidana Indonesia.
2. Kelalaian terdakwa dikategorikan sebagai *bewuste culpa* yang bersifat berat (*culpa lata*), karena terdakwa secara sadar tetap mengemudi dalam kondisi berisiko setelah mengonsumsi alkohol dan pada waktu dini hari yang menimbulkan kelelahan, sehingga melanggar kewajiban kehati-hatian sebagaimana diatur dalam Pasal 106 ayat (1) UULLAJ. Hubungan sebab akibat antara kondisi tersebut dan terjadinya kecelakaan terbukti secara objektif. Akibat yang dialami korban berupa cedera saraf tulang belakang yang menyebabkan kelumpuhan permanen memenuhi kualifikasi luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 KUHP dan Pasal 229 ayat (4) UULLAJ. Oleh karena itu, penerapan Pasal 310 ayat (3) UULLAJ dalam Putusan Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim secara yuridis telah tepat, meskipun secara akademik pertimbangan hakim masih dapat diperdalam dalam hal klasifikasi jenis kelalaian dan perumusan hubungan sebab

⁴¹ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 229 ayat (4).

⁴² Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim.

akibat.

B. Saran

1. Pada penerapan Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, hakim sebaiknya menguraikan secara lebih eksplisit bentuk dan klasifikasi kelalaian yang dilakukan terdakwa, apakah termasuk *bewuste culpa* atau *onbewuste culpa*, serta menilai derajat kelalaiannya. Penguraian yang lebih sistematis mengenai jenis kelalaian dan teori hubungan sebab akibat akan memperkuat argumentasi hukum dalam putusan, meningkatkan kualitas pertimbangan yuridis, serta memberikan kepastian dan konsistensi dalam penegakan hukum pada perkara kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan akibat serius. Selain itu, dalam menilai unsur luka berat, hakim sebaiknya secara tegas merujuk pada Pasal 90 KUHP dan Pasal 229 ayat (4) UULLAJ sebagai dasar normatif kualifikasi cacat permanen. Penegasan rujukan hukum tersebut akan memperjelas konstruksi yuridis yang digunakan dan menghindari penafsiran yang bersifat implisit.
2. Aparat penegak hukum, khususnya penyidik dan penuntut umum, perlu memastikan bahwa proses pembuktian dalam perkara kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian dilakukan secara komprehensif, terutama terkait pembuktian kondisi pengemudi sebelum kecelakaan terjadi, seperti tingkat kelelahan, konsumsi alkohol, serta standar kehati-hatian yang dilanggar. Pembuktian yang kuat sejak tahap penyidikan akan memperjelas konstruksi kelalaian dan memudahkan hakim dalam menilai terpenuhinya unsur delik. Di sisi lain, peningkatan kesadaran hukum masyarakat mengenai risiko mengemudi dalam kondisi lelah atau setelah mengonsumsi alkohol juga menjadi penting sebagai langkah preventif. Penegakan hukum yang tegas harus diiringi dengan edukasi publik agar kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian dapat diminimalkan dan perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan dapat diwujudkan secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Arief, Barda Nawawi. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Jakarta: Kencana, 2016.
- Gosita, Arif. *Masalah Korban Kejahatan*. Jakarta: Akademika Pressindo, 2004.
- Hamzah, Andi. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2010.

Lamintang, P.A.F. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.

Mertokusumo, Sudikno. *Penemuan Hukum*. Yogyakarta: Liberty, 2009.

Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2015.

Muladi. *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2002.

Prasetyo, Teguh. *Hukum Pidana*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2017.

Saleh, Roeslan. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, 2013.

Soekanto, Soerjono. *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung: Mandar Maju, 1990.

Sudarto. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1986.

Sudarto. *Hukum Pidana I*. Semarang: Yayasan Sudarto, 2009.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang

Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

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

Website

Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia. *Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Nasional*. Korlantas Polri. Tersedia pada: <https://www.korlantas.polri.go.id> (diakses pada 02 Februari 2026).

Ngatno, Siti Ummu Adillah dan Widayati. "Analysis of Criminal Action Settlement for Negligence in Traffic That Resulting in the Loss of Other People's Life." *Law Development Journal*, Vol. 4 No. 1

<https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/ldj/article/view/20714> (diakses pada 02 Februari 2026).

Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 895/Pid.Sus/2021/PN Jkt.Tim. Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia. Tersedia pada: <https://putusan3.mahkamahagung.go.id> (diakses pada 02 Februari 2026).

RayyanJurnal. "Pertanggungjawaban Hukum atas Kecelakaan Lalu Lintas serta Tinjauan Yuridisnya." *Helium Journal*. Tersedia pada: <https://rayyanjurnal.com/index.php/helium/article/download/4699> (diakses pada 06 Februari 2026).

ISU. "Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Korban yang Mengalami Luka Berat." *Jurnal Al-Hikmah*. Tersedia pada: <https://jurnal.uisu.ac.id/index.php/alhikmah/article/download/6385/4735> (diakses pada 06 Februari 2026).

