TINDAK PIDANA KELALAIAN BAGI PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR YANG ENGAKIBATKAN KORBAN JIWA DI MATARAM [1]

Oleh :
Joel Arron Suot [2]
Herlyanty Y.A. Bawole [3]
Jolly K. Pongoh [3]

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami pengaturan hukum mengenai tindak pidana lelalaian pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dan untuk mengetahui dan memahami sanksi hukum yang di jatuhkan oleh hakim dalam putusan pengadilan negeri mataram terhadap pelaku tindak pidana kelalaian pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pengaturan hukum terhadap tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan korban meninggal dunia telah diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ serta KUHP, baik pada Pasal 359 KUHP lama maupun Pasal 474 ayat (3) KUHP Baru (UU No. 1/2023). Namun, apabila peristiwa tersebut terjadi dalam ruang lingkup lalu lintas, maka yang diberlakukan adalah ketentuan dalam UU LLAJ berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*. 2. Penerapan sanksi hukum yang dijatuhkan hakim dalam Putusan Nomor 214/Pid.B/2014/PN Mtr terhadap tindak pidana kelalaian bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa berupa pidana penjara selama sembilan bulan pada dasarnya telah sesuai secara yuridis dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam menjatuhkan putusan, majelis hakim mempertimbangkan faktafakta hukum yang terungkap di persidangan, termasuk terpenuhinya unsur tindak pidana serta keadaan yang memberatkan dan meringankan terdakwa.

Kata Kunci : *kelalaian, pengemudi kendaraan bermotor, korban jiwa, mataram*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan turunan dimana akibat dari aktivitas ekonomi, sosial, dan lain sebagainya. Dalam kerangka makro ekonomi misalnya, maka transportasi bisa disebut sebagai tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan local, baik di daerah pedesaan ataupun perkotaan. Kuncinya ada pada pengintegrasian berbagai layanan-layanan transportasi. [4]

Definisi kecelakaan menurut Peraturan Pemerintah no 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa dijalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Definisi ini menegaskan bahwa kecelakaan lalu lintas bisa terjadi kapan saja dan di mana saja, terutama karena faktor kelalaian, ketidakhati-hatian, atau kondisi jalan yang tidak memadai.

Di Indonesia kondisi lalu lintas saat ini masih cukup memprihatinkan. Kelalaian pengguna jalan raya dalam berlalu lintas masih sering kita jumpai sehari-hari sehingga banyak menyebabkan kecelakaan yang masih relatif cukup tinggi. Yang menjadi salah satu faktor yang mempunyai andil terbesar sebagai penyebab dari kondisi di atas tersebut adalah faktor manusia, dibandingkan dengan faktor-faktor penyebab lainnya seperti halnya faktor jalan ataupun faktor kendaraan. Faktor manusia seperti kecepatan berlebih, pengaruh alkohol, atau ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas sering menjadi penyebab utama. Selain itu, kondisi kendaraan yang tidak terawat dan keadaan jalan yang tidak layak juga turut berkontribusi pada angka kecelakaan yang semakin meningkat. Dalam konteks tersebut, pemahaman lengkap mengenai kecelakaan lalu lintas bertujuan meningkatkan kesadaran masyarakat dan memperkuat upaya pencegahan melalui penegakan aturan dan peningkatan infrastruktur jalan yang aman dan memadai. [5] Dalam konteks ini kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena kelalaian pengemudi kendaraan bermotor adalah masalah yang terjadi di berbagai negara dan memiliki dampak besar terhadap korban jiwa serta perekonomian. Menurut data Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri, pada tahun 2022, Indonesia mencatat sekitar 100.000 kecelakaan, di antaranya lebih dari 30.000 orang

---

[1] Artikel Skripsi

[2] Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 220711010058 [3] Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

[3] Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

[4] Undang-undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas.

[5] Definisi Hukum Penanganan Lakalantas. Tribrata News Bengkulu (2019).

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

meninggal.[6] Di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat, masalah ini semakin parah karena jumlah kendaraan bermotor yang semakin banyak, tetapi infrastruktur jalan belum memadai dan kesadaran pengemudi masih rendah.

Akibatnya, sering terjadi kecelakaan karena pengemudi melanggar rambu lalu lintas, mengantuk saat berkendara, atau menggunakan ponsel, seperti yang dilaporkan oleh Dinas Perhubungan Kota Mataram. Masalah utamanya adalah penerapan tindak pidana kelalaian (*culpa*) yang tercantum dalam Pasal 474 KUHP tentang pembunuhan tidak disengaja.

Namun, di Mataram, banyak kasus tidak ditangani secara memadai karena kurangnya bukti, campur tangan dari pihak sosial, atau penegakan hukum yang lemah. Akibatnya, pengemudi biasanya hanya dikenai sanksi administratif seperti denda atau tilang, tanpa proses hukum pidana yang melibatkan penjara. Hal ini membuat rasa tidak adil bagi korban dan keluarganya, serta menjadikan pengemudi lebih berani mengulangi tindakan berisiko.

Dalam hal ini ditemukan adanya kesenjangan antara hukum yang berlaku dan praktik di lapangan, yang sering kali mengabaikan faktorfaktor seperti kondisi jalan yang buruk atau kurangnya edukasi pengemudi. Dampak sosial dan ekonomi dari kecelakaan sangat besar, bukan hanya dalam hal korban jiwa, tetapi juga menyebabkan beban keuangan bagi pemerintah dan masyarakat. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) NTB, kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai triliunan rupiah setiap tahun, termasuk biaya perawatan medis, pengurangan produktivitas pekerja, serta kerusakan terhadap infrastruktur. [7]

Di Mataram, sebagai pusat ekonomi dan pendidikan di NTB, kecelakaan sering melibatkan pengemudi muda atau pekerja harian, sehingga memperparah kesulitan keuangan keluarga dan meningkatkan jumlah pengangguran. Selain itu, kejadian ini juga menyebabkan trauma psikologis jangka panjang bagi keluarga korban, seperti stres pasca-trauma, yang memerlukan bantuan kesehatan mental yang tidak selalu tersedia di daerah Mataram.

Penelitian tentang hal ini sangat penting dan mendesak karena jumlah korban jiwa di Mataram meningkat 15% dari tahun 2020 hingga 2022, menurut data BPS NTB. Hal ini mendorong perlunya reformasi hukum pidana untuk mencegah kecelakaan berulang, meningkatkan kesadaran masyarakat, dan memberikan perlindungan hukum yang lebih baik bagi korban. Dengan demikian, penelitian ini akan membantu dalam menyusun kebijakan lokal seperti perbaikan regulasi lalu lintas dan pelatihan pengemudi untuk mengurangi angka kematian serta kerugian sosial dan ekonomi.[8]

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. Secara tidak langsung, kejadian kecelakaan lalu lintas dapat meningkat karena semakin banyak orang menggunakan jalan raya, terutama kendaraan bermotor, demi keperluan individu maupun umum.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan hukum terhadap tindak pidana kelalaian bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa menurut undang-undang yang berlaku di Indonesia?
2. Bagaimana sanksi hukum yang di jatuhkan hakim dalam putusan pengadilan nomor:214/Pid.B/2014/Pn mtr terhadap tindak pidana kelalaian bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa?

Metode Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Korban Jiwa Menurut Undang-Undang Yang Berlaku Di Indonesia

Landasan hukum mengenai tindak pidana yang terjadi dalam berlalu lintas secara khusus telah diatur dalam Undang Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Terdapat dua kualifikasi tindak pidana dalam berlalu lintas yaitu pelanggaran dan kejahatan. Perbedaan antara kedua jenis tindak pidana ini, yaitu kejahatan dan pelanggaran, bukan

[6] Korps Lalu Lintas Polri. (2023).

[7] Tribrata News Bengkulu, "*Definisi Hukum Penanganan Lakalantas*."

[8] Santoso, "*Laporan Statistik Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Mataram 2020-2022*."

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

terletak pada aspek kualitatif, melainkan pada aspek kuantitatif. Hal ini terlihat dari ancaman pidana terhadap kejahatan yang pada umumnya lebih berat dibandingkan pelanggaran.[9] Sebagai contoh bentuk pelanggaran lalu lintas antara lain mengemudikan kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, seperti kendaraan yang tidak dilengkapi kaca spion, lampu utama, lampu sein, klakson, rem yang tidak berfungsi dengan baik, penggunaan knalpot yang tidak sesuai standar, hingga tidak menggunakan perlengkapan keselamatan seperti helm dan sabuk pengaman. Selain itu, pelanggaran lalu lintas juga dapat berupa tindakan melanggar rambu-rambu lalu lintas, menerobos lampu merah, tidak memiliki surat izin mengemudi, maupun tidak membawa surat tanda

nomor kendaraan. [10]

Sementara itu, kejahatan lalu lintas meliputi perbuatan mengemudikan kendaraan dengan kesengajaan atau karena kelalaian, akibat yang ditimbulkan dapat berupa kerusakan kendaraan atau fasilitas umum, menimbulkan korban luka ringan, luka berat, hingga menyebabkan orang lain meninggal dunia. Contohnya seperti mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan, melampaui batas kecepatan, menerobos lampu merah, mengemudi dalam keadaan mabuk atau mengantuk, serta tidak memperhatikan kondisi jalan dan pengguna jalan lainnya.[11]

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya tindak pidana di jalan raya. Dalam kasus pidana kecelakaan lalu lintas merupakan delik biasa/umum, karena tanpa adanya aduan dari pihak korban, maka pihak berwenang dapat menuntut pelaku dengan buktibukti yang sudah ada. Dikarenakan delik umum/biasa dianggap sebagai pelanggaran kepentingan. Menurut UU LLAJ pasal 1 butir 24 tertulis "Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda." Pasal 229 UU LLAJ menggolongkan macammacam kecelakaan, yaitu :

(1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
    a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
    b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
    c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
(2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
(3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang
(4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
(5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur bentuk-bentuk kelalaian yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, sebagaimana diatur dalam Pasal 310 yaitu:

(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
(4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Dalam hal terjadinya tindak pidana lalu lintas karena adanya kelalaian sebagaimana yang tertulis

[9] Bambang Poernomo, *Asas-Asas Dalam Hukum Pidana*, (Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002) hlm 40.
[10] Endah Monikasari, *Penegakan Hukum Di Tingkat Penyidikan Terhadap Kasus Kecelakaan Lalu-Lintas Di Polres Boyolali,* hlm 2.
[11] *Ibid.*

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

diatas maka pelaku dapat dijerat dengan pasal 310 UU LLAJ. Selain pengaturan dalam UU LLAJ, tindak pidana kelalaian ini sebenarnya telah lebih dahulu diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sebagaimana tertuang dalam pasal 359 KUHP lama dan Pasal 474 ayat (3) dalam KUHP baru.

Dalam pembaruan hukum pidana melalui UU No. 1 Tahun 2023, perumusan mengenai kelalaian ini diatur pada Pasal 474 ayat (3) KUHP Baru, ketentuan tersebut berbunyi sebagai berikut "Setiap orang yang karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati, dipidana penjara paling lama 5 tahun atau denda maksimal kategori V." Pasal ini merupakan ketentuan yang setara dengan Pasal 359 dalam KUHP lama. Namun dalam rumusan ini lebih menegaskan bahwa meskipun tidak ada niat (*dolus*) untuk menghilangkan nyawa seseorang, adanya unsur kurang hati-hati yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain tetap merupakan perbuatan yang dapat dipidana.

Sanksi pidana dalam Pasal 474 ayat (3) KUHP Baru berbeda dengan KUHP lama, khususnya mengenai jenis pidana yang dijatuhkan. Dalam KUHP lama, tindak pidana karena kealpaan diancam dengan pidana kurungan, sedangkan dalam KUHP Baru pidana kurungan diganti dengan pidana denda kategori V.

Perubahan ini merupakan bagian dari pembaharuan sistem hukum pidana yang bertujuan menciptakan pemidanaan yang lebih proporsional dan efektif. Penggantian pidana kurungan dengan pidana denda juga menunjukkan perubahan paradigma pemidanaan yang tidak hanya berorientasi pada pembalasan, tetapi lebih menekankan pada prinsip kemanusiaan dan penyesuaian terhadap tingkat kesalahan pelaku.

Namun dengan adanya asas *lex specialis derogate legi generalis* maka ketentuan yang bersifat khusus akan mengesampingkan ketentuan yang bersifat umum. Dalam hal ini maka UU LLAJ berkedudukan sebagai (*lex specialis)* harus mengesampingkan KUHP yang sebagai (*lex generalis)*.[12] Oleh karena itu, apabila terjadi tindak pidana di bidang lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian atau kealpaan pengemudi, maka ketentuan hukum yang digunakan adalah UU LLAJ sebagai dasar hukum utama dalam penyelesaian perkara tersebut.

Selanjutnya mengenai kelalaian dalam doktrin hukum pidana dijelaskan bahwa kelalaian, kesalahan, kurang hati hati atau kealpaan disebut juga dengan *culpa* yang artinya "kesalahan pada umumnya". Kelalaian dapat diartikan sebagai suatu perbuatan yang dilakukan seseorang yang menimbulkan akibat yang dilarang dan diancam pidana oleh undang-undang, meskipun perbuatan tersebut tidak dilakukan dengan sengaja. Namun demikian, pelaku sebenarnya memiliki kemungkinan untuk bertindak lain guna mencegah timbulnya akibat tersebut, atau bahkan tidak melakukan perbuatan itu sama sekali.[13]

Pada faktanya yang terjadi di lapangan seringkali sebagian besar kecelakaan lalu lintas pada umumnya disebabkan oleh kelalaian dari pengemudi itu sendiri. Menurut Hamzah, kesalahan pengemudi muncul akibat kurangnya kehati-hatian atau sikap lalai dalam mengendalikan kendaraan. Dalam kajian hukum pidana, kelalaian atau *culpa* berada di antara kesengajaan dan kebetulan, serta dipandang memiliki tingkat kesalahan yang lebih ringan dibandingkan kesengajaan. Oleh karena itu, sanksi pidana terhadap perbuatan yang terjadi karena kelalaian biasanya dikenakan dengan tingkat hukuman yang lebih ringan.[14]

Kelalaian dalam mengemudi merupakan contoh tindak pidana yang paling banyak terjadi di Masyarakat, yang mana sesuai dengan pasal 310 UU LLAJ sanksi yang diatur bervariasi sesuai dengan dampak yang ditimbulkan. Dampak yang dihasilkan dari kecelakaan lalu lintas dapat terjadi secara bersamaan maupun hanya mencakup satu dampak saja. Berikut adalah kondisi yang dapat digunakan sebagai dasar dalam mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas:

1. Kategori meninggal dunia didefinisikan sebagai korban kecelakaan lalu lintas yang dinyatakan wafat sebagai akibat langsung dari peristiwa kecelakaan dalam kurun waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak terjadinya kecelakaan.
2. Luka berat merupakan kondisi di mana korban kecelakaan mengalami luka yang mengakibatkan cacat tetap atau memerlukan perawatan rawat inap di rumah sakit untuk jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak peristiwa kecelakaan. Suatu kondisi diklasifikasikan sebagai cacat tetap apabila terdapat anggota tubuh hilang atau tidak dapat difungsikan kembali secara permanen untuk selamanya.

[12] Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Kencana, 2016) hlm 45.

[13] Joko Sriwidodo, *Kajian Hukum Pidana Indonesia* (Jakarta: Kepel Press) hlm 154.

[14] Andi Hamzah, *Asas-asas Hukum Pidana*, (Jakarta : Rineka Citra,1994), hlm 125.

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

3. Luka ringan diklasifikasikan bagi korban yang mengalami luka luka namun tidak memerlukan tindakan rawat inap, atau memerlukan perawatan intensif di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari.[15]

Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, pelaku dapat dijerat dengan ketentuan Pasal 310 ayat (4). Pada praktiknya, majelis hakim dalam memutus perkara akan menyandarkan pertimbangannya pada pemenuhan unsur-unsur delik yang terkandung di dalam pasal tersebut. Adapun rumusan Pasal 310 ayat (4) menyatakan: "Dalam hal kecelakaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).″

Secara sistematis, frasa "kecelakaan" dalam ayat (4) ini merujuk kembali pada konstruksi perbuatan material yang diatur dalam ayat (1), yaitu: "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas". Dengan rumusan hukum demikian, secara garis besar unsur-unsur tindak pidananya dapat diklasifikasikan ke dalam dua unsur pokok, yaitu unsur setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor, dan unsur karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang berujung pada hilangnya nyawa orang lain.

1. Unsur setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor.
   Unsur ini secara esensial merupakan penggabungan antara kualifikasi subjek hukum dan wujud perbuatan material. Frasa "setiap orang" merujuk pada konsep subjek hukum pidana, yakni manusia alami (*natuurlijke persoon*) yang dianggap cakap bertindak di dalam hukum, memiliki kesadaran penuh untuk memahami makna serta akibat dari tindakannya, dan dapat dimintai pertanggungjawaban pidana di hadapan pengadilan. Sementara itu, frasa "mengemudikan kendaraan bermotor" merupakan unsur perbuatan fisik (*actus reus*) yang secara spesifik membatasi ruang lingkup penerapan delik ini pada ranah hukum lalu lintas.
2. Unsur Karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.
   Unsur ini menjelaskan adanya hubungan antara perbuatan lalai seseorang dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan akibat berupa meninggalnya orang lain. Kelalaian dalam hukum pidana diartikan sebagai sikap kurang hatihati, kurang waspada, atau tidak memperhatikan kewajiban yang seharusnya dilakukan oleh seseorang menurut hukum dan keadaan yang ada. Unsur ini juga menekankan adanya hubungan kausalitas antara kelalaian pelaku dengan akibat yang timbul, yaitu meninggalnya korban.
   Dengan demikian, akibat tersebut harus merupakan konsekuensi langsung dari tindakan atau sikap lalai pelaku. Dalam hukum pidana, kelalaian berbeda dengan kesengajaan karena pelaku pada dasarnya tidak menghendaki terjadinya akibat tersebut, namun akibat itu timbul karena kurangnya kehati-hatian atau pengabaian terhadap standar keselamatan yang seharusnya dipatuhi.

Untuk menjelaskan ketika terjadi kecelakaan lalu lintas sesuai pasal 231 ayat (1) UU LLAJ mengatur tentang kewajiban dari pelaku atau terduga yang berkewajiban yaitu :

1. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya
2. Memberikan pertolongan kepada korban
3. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Republik Indonesia terdekat dan
4. Memberikan keterangan terkait dengan kejadian kecelakaan

Melalui pasal ini diatur bahwa perlindungan terhadap korban adalah prioritas utama. Oleh karena itu, melalui Pasal 231 ayat (1) UU LLAJ ini mengatur kewajiban dari pelaku yang melakukan atau terlibat dalam kecelakaan lalu lintas untuk tidak melarikan diri dari tanggung jawab. Pasal ini mengkonstruksikan kewajiban hukum (*duty of care*) yang mengharuskan pelaku untuk meminimalisasi fatalitas cedera korban melalui tindakan menghentikan kendaraan dan memberikan pertolongan sesegera mungkin.

Apabila kententuan dalam pasal 231 ayat (1) ini tidak dilaksanakan oleh pelaku yang melakukan ataupun dianggap terlibat dalam kecelakaan lalu lintas ini (atau sering disebut tabrak lari) maka pelaku tersebut dapat dikenakan pasal 312 UU LLAJ yaitu “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam

[15] Ritwo Agi Perkasa Gurusinga, *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengemudi Kendaraan Bermotor Karena Kelalaian Yang Menyebabkan Kematian (Studi Putusan Nomor 1180/Pid.Sus/2023/Pn),* hlm 33.

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

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

Selain daripada itu terdapat pula sanksi lain yang dapat dikenakan kepada pelaku yang terlibat tindak pidana lalu lintas sesuai dengan Pasal 314 UU LLAJ yang tertulis "selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan surat izin mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas." Berdasarkan pasal ini dijelaskan bahwa selain mendapatkan tuntutan pidana, pelaku yang melakukan kelalaian yang mengakibatkan korban meninggal dunia dapat dikenakan pidana tambahan juga sebagaimana diatur dalam pasal ini yaitu berupa pencabutan surat izin mengemudi dan ganti rugi.

Pencabutan Surat Izin Mengemudi (SIM) dalam tindak pidana lalu lintas merupakan pidana tambahan selain penjara, kurungan, atau denda. Sanksi ini bertujuan membatasi hak pelaku untuk mengemudi sebagai bentuk efek jera sekaligus upaya preventif agar tidak mengulangi perbuatannya. Penerapannya didasarkan pada pertimbangan hakim dengan melihat tingkat kesalahan dan akibat yang ditimbulkan, terutama dalam kasus kecelakaan yang menyebabkan luka berat atau kematian.

Selain itu, pencabutan SIM juga memiliki aspek administratif karena berkaitan dengan izin resmi dari negara, dan dapat berlaku sementara maupun tetap sesuai putusan pengadilan.Sedangkan sanksi ganti kerugian sebagai pidana tambahan disini, diatur agar tidak hanya berfokus pada penghukuman fisik pelaku (penjara), tetapi juga pada pemulihan kondisi material korban atau ahli warisnya yang mana hal ini memberikan kepastian hukum bagi korban untuk mendapatkan kompensasi tanpa harus melalui gugatan perdata yang terpisah dan memakan waktu lama.

Mengenai ganti rugi secara lebih lanjut diatur dalam Pasal 235 ayat (1) yang tertulis "jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana." Pasal ini menegaskan bahwa selain daripada tuntutan pidana pokok dan juga pidana tambahan, pelaku tindak pidana lalu lintas terkhusus karena kelalaiannya menyebabkan korban meninggal harus melakukan ganti rugi kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan atau biaya pemakaman dari korban. Secara yuridis, bantuan ini bersifat imperatif wajib.

Namun, penting untuk dicatat bahwa pemberian bantuan ini tidak serta-merta dianggap sebagai pengakuan bersalah secara pidana karena tidak mengugurkan pidana yang dikenakan, melainkan bentuk tanggung jawab sosial dan perdata yang bertujuan untuk meringankan beban keluarga korban secara cepat tanpa harus menunggu putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap.

B. Sanksi Hukum Yang Dijatuhkan Hakim Dalam Putusan Pengadilan Nomor: 214/Pid.B/2014/Pn Mtr terhadap Tindak Pidana Kelalaian Bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Korban Jiwa

Sanksi hukum dalam tindak pidana kelalaian bagi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa diatur dalam pasal 310 ayat (4) UULLAJ yang mana sanksi pidana yang dapat dikenakan yaitu pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). Dalam bidang hukum pidana, penyebutan sanksi pidana sering dianggap sebagai penegasan dan pengkhususan yang berlebihan. Oleh karena itu lebih tepat disebut pidana. Pidana sebagai sanksi berupa penderitaan yang sengaja dikenakan negara kepada seorang yang terbukti melakukan tindak pidana dan mempunyai kesalahan, hal ini berkaitan dengan asas legalitas yang terkandung di dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP. [16] Dalam penelitian ini penulis akan menguraikan dan menganalisis sebuah contoh kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Mataram melalui putusan pengadilan no 214/Pid.B/2014/Pn Mtr atas nama terdakwa Tawap Sukri yang menyebabkan korban Inaq Ropiah meninggal dunia.

Kronologi awalnya terdakwa dengan mengendarai sepeda motor Honda Revo warna hitam biru Nopol DR 4698 SV dengan membawa jerigen berisi solar sebanyak 30 liter yang

[16] Sudaryono, Natangsa Surbakti, *Hukum Pidana DasarDasar Hukum Pidana Berdasarkan KUHP dan RUU KUHP,* (Surakarta :Muhammadiyah University Press 2017) hlm 264.

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

diletakkan dibagian depan kendaraannya, datang dari arah barat ke timur dengan kecepatan tinggi dalam posisi persneling atau gigi 4. Saat melintas di Jalan Ibrahim Khalidi Keling Kediri, dari jarak sekitar 30 (tiga puluh) meter terdakwa melihat beberapa orang disebelah selatan jalan dan beberapa diantaranya sudah menyeberang ke utara jalan. Pada saat itu terdakwa tidak mengurangi kecepatan sepeda motornya ataupun membunyikan klakson sehingga menabrak INAQ ROFIAH yang saat itu sedang menyeberang jalan bersama INAQ PUJIANA dimana sepeda motor terdakwa mengenai bagian depan dan selangkangan tubuh INAQ ROFIA hingga INAQ ROFIAH terbawa sekitar 5 meter dan akhirnya jatuh dijalan.

Akibat kecelakaan tersebut INAQ ROFIAH tidak sadarkan diri dan mengalami luka memar dan luka robek pada kepala belakang sebagaimana diuraikan dalam visum et repertum Nomor : 441.6

/ Smf-Forensik / FK-Unram / RSUP-NTB / IV / 2014 tanggal 24 Maret 2014 yang dibuat dan ditandatangani oleh dr Arfi Syamsun, Sp.KF, M.Si.Med, dokter pada RSU Propinsi NTB dan setelah menjalani pengobatan selama dua hari, INAQ ROFIAH meninggal dunia.

Dalam putusan ini terdakwa atas nama Tawap Sukri didakwa oleh penuntut umum dengan dakwaan bentuk tunggal yaitu pasal 310 ayat (4) yaitu : Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pada proses persidangan, penuntut umum mengajukan alat-alat bukti sebagaimana diatur dalam pasal 184 kitab undang-undang hukum acara pidana. Alat bukti tersebut meliputi keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk, serta keterangan terdakwa. Dalam pembuktian ini masing masing mengajukan saksi, dari penuntut umum mengajukan 3 orang saksi membuktikan dakwaanny yaitu saksi Inaq Pujiani, saksi Amaq Ropi'ah, dan saksi Samsiah alias Amaq Gidayatun Haeriah dan dari pengacara terdakwa mengajukan saksi Sari'in.

Pada pokoknya, berdasarkan keterangan para saksi yang diajukan oleh penuntut umum, terungkap fakta bahwa benar telah terjadi kecelakaan lalu lintas pada hari Kamis, 6 Maret 2014 sekitar pukul 18.30 WITA di Jalan Ibrahim Khalidi, Desa Montong Are, Kecamatan Kediri, Kabupaten Lombok Barat, yang mengakibatkan korban Inaq Rofiah meninggal dunia. Para saksi juga menerangkan secara rinci kronologis terjadinya kecelakaan, mulai dari sebelum peristiwa hingga setelah kejadian.

Berdasarkan keterangan keterangan dari para saksi diatas, diketahui bahwa kecelakaan terjadi saat saksi Inaq Fujiana dan korban Inaq Rofiah menyeberang jalan setelah melaksanakan salat magrib, kemudian ditabrak oleh kendaraan yang dikendarai terdakwa dengan kecepatan tinggi tanpa adanya upaya mengurangi laju kendaraan atau memberikan peringatan. Setelah peristiwa kecelakaan tersebut, para saksi menjelaskan bahwa korban dan saksi segera dibawa ke fasilitas kesehatan untuk mendapatkan penanganan medis, hingga akhirnya korban Inaq Rofiah dinyatakan meninggal dunia setelah menjalani perawatan. Lebih lanjut, terungkap pula fakta bahwa terdakwa Tawap Sukri telah memberikan ganti kerugian kepada para korban, berupa pembiayaan pengobatan selama perawatan di rumah sakit serta turut menanggung biaya pemakaman korban Inaq Rofiah.

Dalam persidangan juga didapatkan fakta berdasarkan keterangan terdakwa bahwa terdakwa mengakui akan kecelakaan lalu lintas yang terjadi peristiwa tersebut bermula ketika terdakwa mengendarai sepeda motor Honda Revo dari arah barat menuju timur sambil membawa muatan solar dalam jerigen berkapasitas 30 liter yang diletakkan di tengah kendaraan. Dalam perjalanan, terdakwa melihat sekelompok orang di sisi selatan jalan yang hendak menyeberang, dan pada jarak yang semakin dekat, terdakwa melihat dua orang perempuan mulai menyeberang jalan.

Karena terkejut, terdakwa tidak mampu mengendalikan kendaraannya sehingga menabrak kedua pejalan kaki tersebut di bagian utara as jalan. Benturan pertama terjadi pada pejalan kaki yang berada di sebelah barat, kemudian dilanjutkan dengan tabrakan terhadap pejalan kaki di sebelah timur yang terseret bersama sepeda motor sejauh kurang lebih lima meter. Terdakwa menyatakan tidak mengingat kecepatan kendaraan saat kejadian, namun menggunakan gigi empat, serta tidak sempat melakukan pengereman maupun membunyikan klakson. Selain itu, terdakwa juga mengakui telah mengendarai sepeda motor tanpa memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Selain fakta-fakta tersebut terdapat juga barang bukti fisik yang diajukan oleh penuntut umum yaitu 1 (satu) unit sepeda motor Honda Revo warna hitam biru Nopol DR 4698 SV beserta STNK atas nama Kadri.

Bahwa berdasarkan fakta hukum yang dterungkap dalam persidangan kemudian majelis hakim mempertimbangkan setiap unsur unsur

FAKULTAS HUKUM UNSRAT

tindak pidana yang ada sebagaimana dengan yang didakwa oleh penuntut umum yaitu dengan pasal 310 ayat (4) UU LLAJ. Dalam putusannya majelis hakim menilai bahwa unsur unsur tindak pidana sebagaimana dipasal tersebut telah terpenuhi :

a. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan
   Dalam unsur ini haruslah dijelaskan siapa subjek hukum yang dimaksud sebagai pelaku dalam tindak pidana yang ada. Menurut Kansil, ubjek hukum ialah siapa yang dapat mempunyai hak dan cakap untuk bertindak di dalam hukum atau dengan kata lain siapa yang cakap menurut hukum untuk mempunyai hak[17] Sedangkan menurut subekti subjek hukuk adalah pembawa hak atau subyek di dalam hukum yaitu orang.
   Kaitannya dengan unsur diatas, di persidangan telah terungkap fakta hukum, bahwa benar telah terjadi kecelakaan lalu lintas antara sepeda motor Honda Revo No Pol DR 4698 SV dengan pejalan kaki yang bernama Inaq Ropiah dan sesuai fakta di persidangan, ternyata benar sepeda motor tersebut dikendarai oleh Terdakwa atas nama Tawap Sukri dan bahkan terungkap bahwa pada saat itu Terdakwa tidak memiliki SIM C, maka oleh karena itu unsur setiap orang yang mengemudikan kendaraan telah terpenuhi.
b. Karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia
   Unsur kedua yaitu "karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas". Kelalaian (culpa) diartikan sebagai sikap batin yang tidak mengindahkan larangan atau kurang berhati-hati dalam melakukan perbuatan yang secara objektif menimbulkan hal yang dilarang. Sementara itu kecelakaan lalu lintas sendiri adalah peristiwa tak terduga yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban atau kerugian.[18]
   Bahwa berkaitan dengan unsur diatas, di persidangan telah terungkap fakta hukum bahwa benar pada saat itu Terdakwa melaju dari arah Barat menuju ke Timur dengan membawa jerigen yang berisi solar 30 liter yang diletakkan di depan dengan kecepatan tinggi dengan posneling 4, yang dalam jarak 30 meter telah melihat beberapa orang berjalan di sebelah selatan dan beberapa orang lainnya menyeberang ke sebelah utara, namun Terdakwa tidak mengurangi kecepatan dan tidak membunyikan klakson, sehingga ketika korban Inaq Ropiah menyeberang ke sebelah utara, Terdakwa tidak dapat mengendalikan kendaraannya dan langsung menabrak korban, yang mengakibatkan korban terjatuh dan terseret ke depan sekitar 5 meter dari titik tabrak.

Dengan adanya fakta diatas, menurut Majelis Hakim terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut adalah diakibatkan oleh kelalaian Terdakwa yang tidak melakukan penghati-hatian, tidak mengurangi kecepatan, tidak membunyikan klakson, padahal dari jarak 30meter Terdakwa melihat beberapa orang pejalan kaki hendak menyeberang

Selanjutnya bahwa sesuai fakta di persidangan, ternyata akibat kecelakaan lalu lintas tersebut mengakibatkan korban Inaq Ropiah tidak sadarkan diri dan mengalami luka memar dan luka robek pada kepala bagian belakang yang mengakibatkan pendarahan pada otak, sehingga akhirnya korban meninggal dunia sebagaimana hasil visum et repertum dari RSU Propinsi NTB Nomor 441.6/05/Smf-Forensik/FK-Unram/RSUPNTB/IV/2014 tanggal 24 Maret 2014 bahwa berdasarkan uraian fakta diatas, menurut Majelis Hakim unsur "karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia" telah terpenuhi.

Majelis hakim juga menilai berdasarkan keseluruhan unsur dari Pasal 310 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan telah terpenuhi, maka Terdakwa haruslah dinyatakan telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana sebagaimana dakwakan oleh penuntut umum.

Namun majelis hakim menimbang juga keadaan yang memberatkan dan meringankan, keadaan yang memberatkan Terdakwa tidak memiliki SIM C dan Perbuatan Terdakwa tidak hanya mengakibatkan Inaq Ropiah meninggal dunia, tetapi juga mengakibatkan luka ringan pada kaki Inaq Pujiani yang terserempet oleh sepeda motor Terdakwa. Sedangkan keadaan yang meringankan yaitu Terdakwa bersikap sopan dan mengakui terus terang perbuatannya, terdakwa belum pernah dihukum dan mempunyai tanggungan keluarga, terdakwa telah memberi santunan kepada keluarga korban, keluarga korban

[17] Kansil, C.T.S. et al, 1995, Modul Hukum Perdata, Jakarta, Pradnya Paramita, hlm 84.

[18] Aspiuri dkk, *Pertanggung Jawaban Tindak Pidana Kelalaian Mengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia (Studiputusan Nomor.18/Pid.Sus-Anak 2024/Pn.Mtr),* hlm 176.

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

(suami korban yaitu Amaq Ropiah) juga telah mengikhlaskan kejadian yang menimpa isterinya (Inaq Ropiah) sesuai surat pernyataan perdamaian yang ditanda tangani oleh Amaq Ropiah dan Terdakwa.

Berdasarkan rangkaian fakta-fakta hukum yang terungkap dan terbukti secara sah di dalam persidangan baik yang diperoleh dari keterangan para saksi, surat, petunjuk, maupun keterangan terdakwa, Majelis Hakim pada akhirnya memutuskan:

1. Terdakwa TAWAP SUKRI tersebut diatas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengemudikan kendaraan bermotor menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia;
2. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 9 (sembilan) bulan;
3. Menetapkan masa penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;
4. Menetapkan Terdakwa tetap ditahan ;
5. Menetapkan barang bukti berupa: 1 (satu) unit sepeda motor Honda Revo warna hitam biru No. Pol. DR 4698 SV beserta STNK atas nama Kadri, dikembalikan kepada Terdakwa;
6. Membebankan kepada Terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp2.500,00 (dua ribu lima ratus rupiah).

Penulis berpendapat bahwa putusan Majelis Hakim dalam perkara Putusan Nomor 214/Pid.sus/2014/PN_Mtr sudah tepat dan komprehensif. Hakim dalam menjatuhkan putusan haruslah mendasarkan pertimbangannya pada fakta-fakta yang relevan yang terungkap di persidangan serta kaidah hukum yang berlaku sebagai landasan yuridis, sehingga putusan yang dihasilkan memiliki dasar yang objektif, rasional, dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Hal ini sejalan dengan Undang-undang Kekuasaan Kehakiman Pasal 53, yang berbunyi:

(1) Dalam memeriksa dan memutus perkara, hakim bertanggung jawab atas penetapan dan putusan yang dibuatnya.
(2) Penetapan dan putusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memuat pertimbangan hukum hakim yang didasarkan pada alasan dan dasar hukum yang tepat dan benar.

Hal tersebut menjadi dasar bagi hakim dalam menjalankan tugasnya untuk memutus suatu perkara, yaitu bahwa putusan harus didasarkan pada pertimbangan yang dapat diterima oleh para pihak serta tidak menyimpang dari kaidah hukum yang berlaku, yang dikenal sebagai pertimbangan hukum (*legal reasoning*). Dalam merumuskan pertimbangan hukum, hakim dituntut untuk bersikap cermat, sistematis, serta menggunakan bahasa Indonesia yang baik dan benar. Pertimbangan tersebut harus disusun secara lengkap dengan memuat fakta peristiwa dan fakta hukum yang terungkap di persidangan, kemudian dikaitkan dengan penerapan norma hukum yang relevan, baik yang bersumber dari hukum positif, hukum kebiasaan, yurisprudensi, maupun doktrin atau teori hukum.

Selain itu, hakim juga perlu menggunakan metode penafsiran hukum yang tepat, bahkan dalam kondisi tertentu dapat melakukan penemuan hukum (*rechtsvinding*), guna membangun argumentasi yang logis dan komprehensif sebagai dasar dalam menjatuhkan putusan.[19] Hakim dalam mengambil suatu keputusan dalam sidang pengadilan pada dasarnya tidak hanya berpegang pada satu sudut pandang, melainkan mempertimbangkan berbagai aspek yang saling berkaitan :[20]

a. Kesalahan pelaku tindak pidana;
b. Motif dan tujuan dilakukannya suatu tindak pidana;
c. Cara melakukan tindak pidana;
d. Sikap batin pelaku tindak pidana;
e. Riwayat hidup dan sosial ekonomi;
f. Sikap dan tindakan pelaku sesudah melakukan tindak pidana;
g. Pengaruh pidana terhadap masa depan pelaku;
h. Pandangan masyarakat terhadap tindak pidana yang dilakukan oleh pelaku.

Hakim dalam memutus suatu perkara harus mempertimbangkan kebenaran yuridis, kebenaran filosofis dan sosiologis. Kebenaran yuridis artinya landasan hukum yang dipakai apakah telah memenuhi ketentuan hukum yang berlaku. Kebenaran filosofis artinya hakim harus mempertimbangkan sisi keadilan apakah hakim telah berbuat dan bertindak yang seadil-adilnya dalam memutuskan suatu perkara. Pertimbangan sosiologis artinya hakim juga harus mempertimbangkan apakah putusannya akan berakibat buruk dan berdampak di masyarakat dengan kata lain bahwa seorang hakim harus membuat keputusan yang adil dan bijaksana dengan mempertimbangkan dampak hukum dan dampak yang terjadi dalam masyarakat.

[19] Alva Dio Rayfindratama, *Kebebasan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan Di Pengadilan*, Jurnal Ilmu Hukum Dan Tata Negara, Vol.1, No.2 Juni 2023. hlm 7.
[20] Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum Dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan,* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2007).

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

Penjatuhan pidana terhadap pelaku harus didasarkan pada tingkat kesalahan yang dilakukannya, sejalan dengan prinsip asas kesalahan. Dalam hal ini, pemidanaan dalam suatu putusan berpijak pada dua landasan utama yang bersifat fundamental, yaitu asas legalitas sebagai perwujudan kepentingan kemasyarakatan, serta asas kesalahan sebagai cerminan nilai kemanusiaan.

Menurut pandangan penulis, dalam penerapan sanksi pidana pada Putusan Nomor 214/Pid.Sus/2014/PN Mtr, majelis hakim telah menjatuhkan putusan yang sesuai dengan unsurunsur tindak pidana yang didakwakan. Dalam aspek pembuktian, hakim berpedoman pada ketentuan Pasal 183 KUHAP, yang mensyaratkan adanya sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah untuk membentuk keyakinan hakim bahwa tindak pidana benar-benar terjadi dan terdakwalah yang bertanggung jawab atas perbuatan tersebut.

Dalam putusan ini, Hakim secara jelas mempertimbangkan keterangan saksi-saksi yang relevan. Selain itu, barang bukti berupa sepeda motor Honda Revo warna hitam biru No. Pol. DR 4698 SV beserta STNK atas nama Kadri, serta surat-surat seperti *Visum et Repertum* dan Surat Keterangan Kematian, juga menjadi dasar pembuktian. Ini sejalan dengan prinsip bahwa putusan pidana harus didasarkan pada keyakinan hakim yang didukung oleh alat bukti yang cukup dan sah.

Berdasarkan analisis terhadap keseluruhan fakta hukum, penulis sependapat bahwa penjatuhan sanksi pidana berupa pidana penjara selama 9 (sembilan) bulan kepada terdakwa merupakan putusan yang proporsional dan telah mencerminkan nilai-nilai keadilan. Majelis hakim mempertimbangkan hal yang memberatkan seperti terdapat fakta bahwa terdakwa tidak memiliki SIM C yang mana disini menegaskan adanya cacat syarat administratif yang bermuara pada ketiadaan kompetensi legal.

Dalam doktrin hukum pidana, hal ini memperkuat pembuktian adanya kelalaian berat (*culpa lata*) yaitu menunjukkan tingkat kelalaian yang sangat serius, melampaui apa yang diharapkan dari orang yang berhati-hati biasa dalam keadaan yang sama. [21] Pelaku secara sadar mengambil risiko mengemudikan kendaraan roda dua tanpa legalitas, yang menunjukkan minimnya penghati-hatian sejak awal. Kemudian didasari juga hal yang memberatkan lainnya yaitu menyebabkan korban luka dan juga korban meninggal dunia.

Dalam menjatuhkan putusannya, menurut penulis hakim tidak hanya berorientasi pada keadilan retributif yang menekankan pembalasan terhadap pelaku, tetapi juga telah mengakomodasi prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*). Hal ini terlihat dari adanya pertimbangan sosiologis berupa surat perdamaian yang sah antara terdakwa dan keluarga korban. Surat perjanjian damai ini memiliki pengaruh penting dalam proses persidangan karena dapat dijadikan sebagai bentuk penyelesaian antara pelaku dan korban dengan adanya bukti kesepakatan perdamaian, surat tersebut juga memiliki kekuatan hukum apabila dibuat dan disetujui oleh kedua belah pihak.

Surat perdamaian tersebut menunjukkan adanya penyelesaian secara kekeluargaan, di mana keluarga korban telah dengan tulus mengikhlaskan kepergian korban Inaq Rofiah serta memaafkan terdakwa. Dengan mempertimbangkan keadaan tersebut, hakim tidak hanya menitikberatkan pada penghukuman, tetapi juga pada pemulihan hubungan sosial dan terciptanya keseimbangan dalam masyarakat.

Selain itu, faktor yang sangat meringankan adalah adanya wujud nyata pertanggungjawaban moral dan material dari terdakwa. Terdakwa terbukti tidak lepas tangan atas kelalaiannya, melainkan menunjukkan iktikad baik yang tinggi dengan membayarkan ganti kerugian secara langsung, mulai dari biaya penanganan medis di rumah sakit hingga seluruh biaya prosesi pemakaman. Tindakan terdakwa ini pada dasarnya merupakan wujud pemenuhan kewajiban hukum sebagaimana diamanatkan secara eksplisit dalam Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ, yang mewajibkan pengemudi untuk memberikan bantuan biaya pengobatan dan/atau pemakaman kepada ahli waris apabila korban meninggal dunia akibat kecelakaan.

Kendati demikian, penulis menggarisbawahi dengan tegas bahwa keringanan hukuman yang didasarkan pada pendekatan kekeluargaan tersebut sama sekali tidak boleh ditafsirkan sebagai bentuk normalisasi atau toleransi terhadap tindak pidana lalu lintas. Bagaimanapun juga, kelalaian dalam mengemudi yang berujung pada hilangnya nyawa manusia tetaplah merupakan sebuah kejahatan serius yang tidak dapat dipandang sebelah mata. Nyawa manusia adalah hak asasi fundamental yang tidak bisa dikonversi apalagi digantikan

[21] Dian Rusmana, *Analisis Delik Culpa dan Pertanggungjawaban Pidana atas Kelalaian Pejabat Negara dalam Perkara Korupsi melalui Studi Putusan 68/Pid.Sus-TPK/2025/PN Jkt Pst,* Mahkamah: Jurnal Riset Ilmu Hukum Volume 2, Nomor.4, Oktober 2025, hlm 132.

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

sepenuhnya oleh kompensasi finansial atau selembar surat perdamaian. Oleh karena itu, penjatuhan sanksi pidana penjara tetap mutlak diperlukan sebagai bentuk teguran keras bukan hanya untuk memberikan efek jera secara khusus kepada terdakwa agar mematuhi aturan berlalu lintas (seperti keharusan memiliki SIM dan kewaspadaan), tetapi juga sebagai peringatan umum bagi masyarakat luas.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan hukum terhadap tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan korban meninggal dunia telah diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ serta KUHP, baik pada Pasal 359 KUHP lama maupun Pasal 474 ayat (3) KUHP Baru (UU No. 1/2023). Namun, apabila peristiwa tersebut terjadi dalam ruang lingkup lalu lintas, maka yang diberlakukan adalah ketentuan dalam UU LLAJ berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*. Selain pemenuhan unsur-unsur pidana pokok dalam pasal tersebut, hukum positif di Indonesia juga mengatur sanksi pidana tambahan dan bentuk pertanggungjawaban lainnya bagi pelaku, sebagaimana diatur dalam Pasal 314 UU LLAJ, yang meliputi pencabutan (SIM) serta kewajiban pemberian ganti kerugian kepada pihak keluarga korban.
2. Penerapan sanksi hukum yang dijatuhkan hakim dalam Putusan Nomor 214/Pid.B/2014/PN Mtr terhadap tindak pidana kelalaian bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan korban jiwa berupa pidana penjara selama sembilan bulan pada dasarnya telah sesuai secara yuridis dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam menjatuhkan putusan, majelis hakim mempertimbangkan fakta-fakta hukum yang terungkap di persidangan, termasuk terpenuhinya unsur tindak pidana serta keadaan yang memberatkan dan meringankan terdakwa. Dengan demikian, pidana yang dijatuhkan dinilai telah mencerminkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan hukum.

B. Saran

1. Pemerintah dan aparat penegak hukum diharapkan dapat meningkatkan penegakan hukum terhadap tindak pidana kelalaian lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, khususnya dalam penerapan ketentuan UU LLAJ sebagai aturan khusus (*lex specialis*). Selain itu, perlu adanya sosialisasi yang lebih luas kepada masyarakat mengenai pentingnya kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, seperti kewajiban memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), menjaga keselamatan berkendara, serta memahami konsekuensi hukum dari kelalaian dalam berlalu lintas.
2. Hakim dalam menjatuhkan putusan terhadap tindak pidana kelalaian lalu lintas diharapkan tetap mempertimbangkan secara seimbang aspek kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan hukum. Selain pidana pokok, tetapi juga penerapan pidana tambahan seperti pencabutan SIM dan pemberian ganti kerugian kepada keluarga korban sebagaimana diatur dalam pasal 314 UU LLAJ juga perlu lebih diperhatikan, sehingga putusan tidak hanya memberikan efek jera kepada pelaku, tetapi juga memberikan perlindungan dan rasa keadilan bagi korban maupun keluarganya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Andi Hamzah, Asas-asas Hukum Pidana, Jakarta : Rineka Citra (1994)

Bambang Poernomo, Asas-Asas Dalam Hukum Pidana, Ghalia Indonesia, Jakarta, (2002)

Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Jakarta: Kencana, (2016)

Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum Dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, (2007)

Gosita, Arif. Masalah Korban Kejahatan. Jakarta: Akademika Pressindo. (1993).

Hamel, G. A. Van. Handboek van het Nederlands Strafrecht.(1888).

Joko Sriwidodo, Kajian Hukum Pidana Indonesia Jakarta : Kepel Press (2019)

Kansil, C.T.S. et al, Modul Hukum Perdata, Jakarta, Pradnya Paramita (1995)

Lamintang, P. A. F. Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia. Bandung: Citra Aditya Bakti. (2013).

Moeljatno. Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.(2002).

Moeljatno. Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.(2008).

P, dkk. Multidisciplinary Approaches To Traffic Safety. (n.d.).

Saleh, Roeslan. Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana. Jakarta: Aksara Baru. (1983).

Simons. Leerboek van het Nederlands Strafrecht. Deventer: Kluwer. (1960).

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026

Soekanto, Soerjono. Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta: RajaGrafindo Persada. (2002).
Sudaryono, Natangsa Surbakti, Hukum Pidana Dasar-Dasar Hukum Pidana Berdasarkan KUHP dan RUU KUHP, Surakarta : Muhammadiyah University Press (2017)
Syamsuddin, Rahman M. H. Delik-Delik Dalam Hukum.Jakarta: Prenada Media. (2025).

Peraturan Perundang-Undangan
Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana.
Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman

Putusan
Putusan Nomor 214/Pid.B/2014/PN Mtr
Putusan Mahkamah Agung (Putusan Kasasi) Nomor 156 K/Pid/2024

Jurnal
Alicia Dwi Wulandari Setiawan & Niken Wahyuning Retno Mumpuni, Penerapan Hukum Pidana Atas Kelalaian Berkendaraan Yang Menyebabkan Kematian Menurut Uu Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Kasus:
Pengadilan Negeri Kotamobagu), hlm 178
Alva Dio Rayfindratama, Kebebasan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan Di Pengadilan, Jurnal Ilmu Hukum Dan Tata Negara, Vol.1, No.2 Juni 2023
Aspiuri dkk, Pertanggung Jawaban Tindak Pidana Kelalaian Mengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia (Studi putusan Nomor.18/Pid.SusAnak 2024/Pn.Mtr), Unizar Recht Journal Volume 4 Issue 2, Juli 2025
Dian Rusmana, Analisis Delik Culpa dan Pertanggungjawaban Pidana atas Kelalaian Pejabat Negara dalam Perkara Korupsi melalui Studi Putusan 68/Pid.SusTPK/2025/PN Jkt Pst, Mahkamah: Jurnal Riset Ilmu Hukum Volume 2, Nomor.4, Oktober 2025
Endah Monikasari, Penegakan Hukum Di Tingkat Penyidikan Terhadap Kasus Kecelakaan Lalu-Lintas Di Polres Boyolali, hlm 2
Fadlian, A. Pertanggungjawaban pidana dalam suatu kerangka teoritis. Jurnal Hukum Positum. (2020).
Massie, J. Analysis of criminal law liability for negligence in the management of public facilities: Case study of the death of Aisah Hasibuah. (2025).
Ritwo Agi Perkasa Gurusinga, Pertanggungjawaban Pidana Terhadap
Pengemudi Kendaraan Bermotor Karena Kelalaian Yang Menyebabkan Kematian (Studi Putusan Nomor 1180/Pid.Sus/2023/Pn
Sabrina, N. Perlindungan dan pemenuhan hak korban tindak pidana dalam sistem peradilan pidana. Jurnal Cakrawala Hukum, 7(2), 229–237. (2016).
Wirayatna. Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dan Pertanggung Jawab Tabrak Lari, Volume I Issue I. (n.d.).
Yunara, E., & Kemas, T. The role of victimology in the protection of crime victims in Indonesian criminal justice system. Mahadi: Indonesia Journal of Law, 3(1), 1–15. (2024).

Sumber Lain
Anwar. Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Kenderaan Bermotor Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu
Lintas. (n.d.).
Hidayati. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara. (n.d.).
Korps Lalu Lintas Polri. Data dan Laporan. (2023).
Krug. *Global Status Report on Road Safety*. (n.d.).
Kusmanto. Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan RepublikIndonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. (n.d.).
Santoso. Laporan Statistik Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Mataram 2020-2022 (n.d.).
Tewu. Penerapan Pasal 359 Kuhp Terhadap Kecelakaan Lalulintas Dan Angkutan Jalan. (n.d.).
Tribrata News Bengkulu. Definisi Hukum Penanganan Lakalantas. (2019).

FAKULTAS HUKUM UNSRAT 2026